



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

2ª Circular: entre limite e interface

As transversalidades através do espaço público

Francisco Mª Gentil Pimentel Perestrelo Leite

(Licenciado)

Projecto para a obtenção de Grau de Mestre em
Arquitectura com especialização em Gestão Urbanística ou
Planeamento Urbano e Territorial

Orientador científico:

Doutor Pedro Conceição George

Co-orientador científico:

Doutor João Rafael Santos

Júri:

Presidente: João Pedro Abreu Costa

Vogais: Doutor Pedro Conceição George

Doutor João Rafael Santos

Doutor Carlos Henriques Ferreira

Lisboa, FAUTL, Novembro de 2012

TÍTULO | 2ª circular: entre limite e interface – As transversalidades através do espaço público

NOME | Francisco Mª Gentil Pimentel Perestrelo Leite

ORIENTADOR E CO-ORIENTADOR | Doutor Pedro Conceição George | Doutor João Rafael Santos

MESTRADO | Mestrado integrado em Arquitectura com especialização em Gestão Urbanística ou Planeamento Urbano e Territorial

RESUMO

O tema desenvolvido neste projecto final de mestrado denominado *"As transversalidades através do espaço público"* insere-se dentro do tema geral proposto - *"2ª circular – entre limite e interface"*.

A 2ª circular consiste num eixo fundamental da cidade de Lisboa, funcionando como "charneira" na relação com a envolvente metropolitana, e assume especial importância como elemento distribuidor de trânsito da principal rede rodoviária nacional. Actualmente esta via ocupa uma área central do tecido urbano, sendo que as suas características físicas a tornam numa "barreira" dentro da própria cidade. Torna-se então fundamental repensar esta infra-estrutura não só do ponto de vista da sua função viária, mas sobretudo como um **elemento fundamental da paisagem urbana**.

Este trabalho aposta na revitalização de uma área urbana central com carências a vários níveis, apoiando-se numa estratégia de afirmação da 2ª circular como um elemento catalisador de um conjunto de espaços urbanos multifuncionais dinamizadoras dessa mesma área, associadas a uma estrutura de espaços colectivos de qualidade e à introdução de novos tipos de mobilidade. Partindo da definição de uma estratégia geral, a mesma ganha corpo com o desenvolvimento de uma proposta à escala do desenho urbano numa área referência marcada pela presença de um equipamento de grande impacto na área metropolitana de Lisboa – o aeroporto. Esta segunda etapa aborda a temática das cidades aeroportuárias, e esta proposta traduz os aspectos essenciais da referida estratégia aplicada a essa temática.

Palavras-chave: Espaço público, mobilidade, áreas urbanas multifuncionais, cidade aeroportuária;

TITLE | *2ª circular: between limit and interface* - The transversal elements through public space

NAME | Francisco M^a Gentil Pimentel Perestrelo Leite

SUPERVISOR AND CO-SUPERVISOR | Doutor Pedro Conceição George | Doutor João Rafael Santos

MASTER DEGREE | Master in Architecture with Urban Management Specialization or Urban Planning Specialization

ABSTRACT

The theme developed in this master's final project it's called "The transversal elements through public space" and fits into the main theme proposed - "*2nd circular: between limit and interface*."

The 2nd circular is a Lisbon's fundamental axis, currently working as "barrier" in the relationship between the city and its surrounding metropolitan area. This road is particularly important as a traffic distributor element from the main distributor road network to other roads. Currently, this road occupies a central area within the urban fabric. Also, it's physical characteristics make it work like a limit within the city. Thus, it is becoming fundamental to rethink this infrastructure not only from its traffic function point of view, but also as an **urban landscape fundamental element**.

This project aims revitalizing a central urban area with several needs at various levels, relying on a strategy which puts the 2nd circular as a catalyst element for a number of multifunctional urban areas, associated with a common public spaces structure and with the introduction of new types of mobility. This strategy materializes in the development of a proposal at an urban design level, in a specific area marked by the presence of a large-impact equipment in Lisbon's metropolitan area - the airport. This proposal addresses the issue of airport cities, and the initial strategy's essential aspects have been put in practice.

Key-words: Public space, Mobility, multifunctional urban areas, "airport-city;

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
TEMA E SUA RELEVÂNCIA	1
OBJECTIVOS	2
METODOLOGIA DE TRABALHO.....	3
CAPÍTULO 01 ABORDAGEM CONCEPTUAL: ESPAÇO PÚBLICO, MULTIFUNCIONALIDADE E INFRA-ESTRUTURAS.....	5
1.1 – Relação entre a cidade e o espaço público	5
1.2 - Estratégias de multifuncionalidade no planeamento das cidades	13
1.3 – Infra-estrutura viária e suas transformações.....	17
1.4. – A cidade aeroportuária.....	22
CAPÍTULO 02 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DESDE O CONTEXTO DA A.M.L. ATÉ AO CONTEXTO LOCAL	26
2.1 – Contexto histórico e evolução urbana da A.M.L.	26
2.2 – Evolução urbana de Lisboa	27
2.4 - Caracterização da área de intervenção	30
CAPÍTULO 03 ESTRATÉGIA GERAL DE INTERVENÇÃO	33
3.1 – Objectivos da estratégia	33
3.2 – Componentes da estratégia.....	34
CAPÍTULO 04 PROJECTO URBANO	40
4.1 – Escolha do local e justificação	41
4.2 – Descrição da proposta de projecto urbano	42
CONCLUSOES.....	46
BIBLIOGRAFIA	48
ANEXOS.....	50

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Esquema inserção a 2ª circular	1
Figura 2 Toronto Eaton Centre, Canada.....	6
Figura 3 Veneza, Perspectiva aérea.....	7
Figura 4 Veneza, Vista aérea	7
Figura 5 Interior de uma ponte suspensa, Davenport, California.....	8
Figura 6 Pontes suspensas, Atalanta	8
Figura 7 Pontes suspensas, Davenport, California.....	8
Figura 8 Ruas com vida, Barcelona	9
Figura 9 Vista aérea, Barcelona	9
Figura 10 "Ramblas" cheias de pessoas, Barcelona	12
Figura 11 Bicicletas estacionadas, Copenhaga.....	12
Figura 12 Vista aérea, Bairro de Alvalade	15
Figura 13 mercearia tradicional, Bairro de Alvalade	15
Figura 14 M30, relação com a bancada do estádio Vicente Calderon.....	18
Figura 15 M30, troço na forma de avenida urbana.....	18
Figura 16 M30, troço na forma de alameda verde	18
Figura 17 Ronda litoral, Barcelona - Perspectiva espaço público junto ao "Moll de la Fusta"	19
Figura 18 Ronda litoral, Barcelona – Perspectiva espaço público junto ao "Passeig de Colom"	19
Figura 19 the high line, Manhattan – Vista aérea	20
Figura 20 the high line, Manhattan – Perspectiva térrea	20
Figura 21 the high line, Manhattan – Vista superior.....	20
Figura 22 Olympic sculpture park, Seattle	21
Figura 23 Olympic sculpture park, Seattle	21
Figura 24 o terminal aeroportuário como meio de transbordo para outros transportes	24
Figura 25 Interpretação do conceito de cidade aeroportuária nos principais aeroportos europeus.....	24
Figura 26 Schiphol, Amesterdão, Antes e depois do início da construção da cidade aeroportuária	25
Figura 27 Superfície comercial por cima da estação AIRail, Frankfurt	25
Figura 28 Cidade aeroportuária - Schiphol, Amesterdão.....	25
Figura 29 Evolução dos limites administrativos, entre 1979 e 1999,	26
Figura 30 Concelhos da A.M.L. no final do Antigo regime, 1º terço do século XIX,.....	26
Figura 31 Crescimento de Lisboa. Séculos XII até XX.	27
Figura 32 Eixos motores de crescimento.....	31
Figura 33 Espaços motores de crescimento.....	31

Figura 34 Zonas verdes	32
Figura 35 Usos predominantes	32
Figura 36 Condicionantes PDM. Fonte: PDM (revisão Julho 2011)	32
Figura 37 Evolução da logica de articulação dos espaços	36
Figura 38 Localização dos conjuntos dispersos	37
Figura 39 Localização das novas áreas multifuncionais	37
Figura 40 Percursos e Corredores de Lisboa. Fonte: http://www.ciclovvia.pt	37
Figura 42 Veículo do tipo "LRT", marca "Bombardier", Porto	38
Figura 41 "Citadis tramway" da marca "Almstom", Barcelona 2006	38
Figura 43 Localização dos trajectos pedonais contínuos pelas margens	39
Figura 44 Esquema da relação entre espaços colectivos e os percursos contínuos	40
Figura 45 Localização do projecto urbano	42

INTRODUÇÃO

TEMA E SUA RELEVÂNCIA

O tema desenvolvido neste projecto final de mestrado denomina-se "*As transversalidades através do espaço público*", e insere-se dentro do tema geral proposto - "*2ª circular – entre limite e interface*".

Para efeitos de melhor compreensão do tema e sua importância, considera-se fundamental iniciar este relatório com uma breve explicação acerca deste elemento denominado "2ª circular" e da sua importância nos mais diversos contextos. A 2ª circular consiste num eixo viário fundamental da cidade de Lisboa, funcionando também como "charneira" na relação com a envolvente metropolitana, tanto a norte como a Oeste. Sendo constituída pelo enfiamento de três troços – a Avenida General Norton de Matos, a Avenida Marechal Craveiro Lopes e a Avenida cidade do Porto – esta via assume particular importância como elemento distribuidor do trânsito da principal rede rodoviária nacional de entrada em Lisboa, nomeadamente da CRIL, IC19, das auto-estradas A1, A5, A8 e A2 (sendo estas três últimas mediante a sua ligação a uma outra via- o eixo norte-sul, que intercepta a 2ª circular). Dado que esta via faz a redistribuição desse mesmo trânsito pelas diversas vias locais, a sua função é então não só servir o tráfego de atravessamento que utiliza este eixo para atravessar a cidade, mas também servir o tráfego local que pretende entrar na cidade. A sua função encontra-se então sempre reduzida a um contexto puramente funcional.

Consequência da expansão verificada nos últimos anos, esta via ocupa uma área central dentro do tecido urbano, o que tendo em conta as suas características físicas actuais a tornam, de certo modo, num limite ou "barreira" dentro da própria cidade. Devido a essa sua condição de "barreira" e à sua referida posição espacial, surge então a questão deste eixo com características de auto-estrada poder adquirir características locais, e consequentemente estabelecer uma melhor relação com os tecidos envolventes.

Através de uma análise e reflexão crítica a conceitos tão diversos como o espaço público e sua importância na estrutura de espaços colectivos, a mobilidade e a acessibilidade a vários níveis e a importância das áreas urbanas multifuncionais, o estudo que aqui se propõe dá-nos a oportunidade de repensar esta infra-estrutura não só do ponto de vista da sua função viária, mas também como um **elemento fundamental da paisagem urbana**.



Figura 1 | Esquema inserção a 2ª circular

OBJECTIVOS

A área em estudo resume-se ao troço da 2ª circular compreendido entre a intersecção com a CRIL e a rotunda do relógio, abrangendo também uma área significativa do tecido urbano ao longo deste troço. A análise dessa área permite-nos identificar desde logo diversas discontinuidades, verificadas quer ao nível morfológico, quer ao nível funcional e social. Por um lado, atribui-se a muitas destas discontinuidades a justificação de terem surgido em épocas de construção distintas, com muitas soluções baseadas numa simples lógica de agregação ao existente e sem qualquer tipo de planeamento. Por outro lado, também a situação deste eixo, que nos dias de hoje vem actuando como uma “barreira”, não permite uma continuidade entre os tecidos envolventes. No cômputo geral, esta situação de “diálogo” urbano entre uma infra-estrutura viária localizada em pleno tecido e a sua envolvente imediata, permite explorar uma série de oportunidades ao nível do espaço público urbano, acessibilidades e distribuição de funções da cidade. Perante esta nova lógica a 2ª circular cumpre não só a sua função como infra-estrutura viária, mas poderá também ser um elemento potenciador de novas relações com o tecido da cidade, e consequentemente, de estabelecer **interfaces** entre espaços de características díspares.

O objectivo essencial deste trabalho é o de **revitalização** de uma área urbana central com diversos problemas ao nível da mobilidade, acessibilidade, insuficiência de espaço público de qualidade e dedicado ao peão, riqueza paisagística e que actualmente funciona como um limite dentro da cidade. Através da “dissecação” do problema em conceitos distintos mas complementares, compreender melhor qual o papel desses mesmos intervenientes na construção da cidade, e de que modo o seu equilíbrio poderá ser útil com vista à resolução de problemas não só actuais mas também futuros. O eixo não deverá ser visto apenas como uma barreira ou um limite, mas o **ponto de partida** para um desenvolvimento mais coeso e coerente da cidade.

METODOLOGIA DE TRABALHO

A metodologia utilizada para o desenvolvimento deste projecto parte do geral para o particular e decompõe-se em duas fases descritas neste relatório ao longo de quatro capítulos. A primeira fase é de cariz teórico, pesquisa e análise, e é caracterizada no 1º e 2º capítulo. A segunda fase é de cariz prático e de elaboração de uma proposta e é caracterizada no 3º e 4º capítulo.

A primeira fase iniciou-se com a investigação de diversos autores e teorias sobre os conceitos de espaço público, áreas multifuncionais, mobilidade, infra-estruturas viárias e cidades aeroportuárias, referidos no primeiro ponto desta introdução (Tema e sua relevância). Para melhor compreensão destes conceitos foram também estudados alguns casos de estudo de soluções actualmente desenvolvidas. Esta investigação inicial serviu como suporte teórico para o desenvolvimento de todo o projecto final. Recorreu à consulta de textos e imagens de fontes bibliográficas e também por vezes à consulta de sites web, e apresenta-se caracterizada no 1º capítulo deste relatório.

Ainda nesta fase, procedeu-se a uma análise que abrange desde a Área Metropolitana até à escala do concelho de Lisboa, e que culmina numa grande área que contem o troço em estudo da 2ª circular. O objectivo foi o de obter um enquadramento das questões a resolver numa porção mais vasta do território, assim como as suas repercussões no mesmo. Foram consultados os instrumentos de gestão territorial em vigor, nomeadamente o PROT-AM¹ e o PDM² de Lisboa, tanto através de fontes bibliográficas disponíveis como também através de informação disponibilizada online por algumas entidades (nomeadamente a CML³, CCDR-LVT⁴, entre outras que disponibilizaram publicações online). Também foram tidos em conta informação contida nalguns planos urbanos e de pormenor existentes (ou em fase de execução) disponibilizados no site da CML e que de certa maneira condicionam a área de estudo. Também se recorreu à observação presencial da área de intervenção, com respectivo registo fotográfico. A informação foi compilada em peças gráficas utilizando escalas compreendidas entre 1: 50 000 e 1: 20 000, com recurso por vezes a escalas gráficas para representar áreas urbanas de maiores dimensões, e encontra-se caracterizada no 2º capítulo do presente relatório.

A análise e pesquisa inicial caracterizada na primeira fase permitiram a elaboração desta segunda fase. A segunda fase consistiu, em primeiro lugar, na elaboração de uma estratégia geral para a 2ª circular. Tirou-se então partido das potencialidades identificadas no território envolvente à 2ª circular, e estabeleceu-se uma estratégia de intervenção geral que no seu resultado final visa enriquecer e trazer uma nova leitura a toda esta área urbana. Seguidamente, numa segunda sub-fase procedeu-se à aplicação prática dos principais conceitos da estratégia geral a um determinado local escolhido como representativo

¹ Plano Regional de Ordenamento do Território da área Metropolitana de Lisboa

² Plano Director Municipal

³ Câmara Municipal de Lisboa

⁴ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional – Lisboa e Vale do Tejo

de toda a área em estudo. Toda essa área foi trabalhada às escalas do desenho urbano e do espaço público, e representa a formalização de toda a estratégia conceptual anterior. Esta segunda sub-fase recorre a escalas de desenho rigoroso que permitem representar com maior exactidão elementos como implantações, modelação de terreno, mobiliário urbano e outros elementos diversos, assim como materialidades diversas. As escalas utilizadas na representação da primeira sub-fase (estratégia) estão compreendidas entre 1: 10 000 (plantas) e 1:200 (cortes) e as utilizadas na segunda sub-fase (desenho urbano e de espaço público) entre 1: 2000, 1: 1000 (plantas) e 1:100 (cortes). Ao longo desta segunda e antes do seu desenho final rigoroso, foram feitos ensaios de soluções através de desenhos de e maquetes de estudo

Neste relatório estão presentes todos os elementos gráficos considerados essenciais para caracterizar cada uma das fases, nomeadamente fotografias, desenhos de estudo, tabelas e esquemas explicativos. Os elementos gráficos de maiores dimensões encontram-se dobrados para o tamanho A4, no final do presente documento no separador "ANEXOS".

CAPÍTULO 01 | ABORDAGEM CONCEPTUAL: ESPAÇO PÚBLICO, MULTIFUNCIONALIDADE E INFRA-ESTRUTURAS

1.1 – Relação entre a cidade e o espaço público

Segundo Jan Gehl (2003), a cidade sempre foi um local onde as pessoas se cruzam, convivem e trocam informações sobre os mais variados aspectos da sociedade em geral. São espaços onde sempre ocorreram importantes eventos ao longo dos tempos, como coroações, procissões, festas, festivais, concertos, etc. O autor refere ainda que a cidade sempre foi um espaço de mercado, onde bens e serviços eram oferecidos ou trocados. Também a própria cidade sempre foi o canal de ligação entre os seus diversos usos, permitindo às pessoas chegar facilmente aos seus diversos pontos. Tendo em conta esta abordagem ao papel da cidade, Gehl refere que o espaço público sempre assumiu três funções principais na cidade: espaço de encontro, espaço de comércio e espaço de deslocação.

Numa época em que grande parte de todas as deslocações era realizada a pé, existia um grande equilíbrio entre estas três funções. As pessoas podiam deslocar-se a pé com grande facilidade para aí poderem conhecer-se interagir. Os diversos usos da cidade sucediam todos no mesmo espaço público. (Gehl, 2003)

Alves (1996) refere que a revolução industrial vem alterar os sistemas económicos, conduzindo a um aumento generalizado da produção e do consumo. Descobriu-se um novo bem-estar material, sendo que ainda hoje a revolução industrial continua a causar mudanças sociais profundas. Dentro dessas, Alves (1996) salienta a importância das vastas migrações populacionais que conduziram ao despovoamento das áreas rurais a par do crescimento descontrolado das cidades (fontes de produção e consumo de bens e serviços) e ao desenvolvimento de novos estilos de vida urbanos. O aparecimento do automóvel era já visto no princípio do século como uma solução para os problemas de mobilidade e acessibilidade e um óptimo contributo para a melhoria da qualidade de vida nas grandes metrópoles. Generalizando-se o automóvel, suprimem-se as funções tradicionais do espaço multifuncional desempenhadas pela rua. Esse fenómeno propagar-se-ia não só às grandes metrópoles mas também à maioria das cidades, segundo Alves (1996)

Já em finais do séc. XIX o “tram” eléctrico e as bicicletas haviam dado às pessoas uma maior liberdade de acção, permitindo às cidades alguma expansão. Com o aparecimento e massificação do automóvel os padrões de transporte mudaram decisivamente. O rápido desenvolvimento de meios de comunicação impressos permitiu uma maior dispersão da informação e um acesso mais rápido à mesma. Ao mesmo tempo, um número sem fim de possibilidades de comunicação indirecta surgiu, desde o telégrafo ao telefone, correio electrónico, internet. A mobilidade individual permitida pelo automóvel como já se referiu, assim como o desenvolvimento de outros meios mais baratos de deslocações longas permitiu encurtar as distâncias, alterando profundamente o modo como as pessoas viviam a cidade como espaço de convívio,

pois o facto de a informação poder ser acedida de uma forma mais rápida e simples levou a que as pessoas não tivessem tanta necessidade em interagir entre si de modo a obtê-la. (Gehl, 2003)

Após a Segunda Guerra Mundial, o tráfego automóvel intensificou-se de tal modo que com ele o uso do espaço público também se modificou. Segundo Gehl (2003), o tráfego constante de veículos foi incapaz de coexistir no mesmo espaço da cidade com os seus usos tradicionais, fazendo com que uma tradição de séculos se comesçasse a desmoronar. Jacobs (2001) refere o facto das necessidades dos automóveis serem mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, o que levou um grande número de projectistas a acreditar que se solucionassem os problemas de trânsito teriam solucionado o maior problema da cidade. Segundo Jacobs (2001), as cidades apresentam preocupações económicas e sociais mais complicadas do que o simples trânsito dos automóveis, sendo por isso impossível dar qualquer solução ao trânsito antes de saber primeiro como funciona a própria cidade.

Gehl (2003) refere o facto da cidade como espaço de comércio também ter sofrido alterações. Pequenos quiosques ao ar livre passaram a dar lugar a pequenas lojas localizadas ao longo de ruas e praças, que mais tarde iriam evoluir para lojas de maiores dimensões e supermercados, e dando por fim origem a grandes centros comerciais, normalmente afastados do coração da cidade e onde todas as acções passaram sujeitas a um controlo quer por seguranças, quer por câmeras e sistemas de vigilância. Deste modo e segundo Gehl (2003), todo o conceito da cidade como espaço de comércio e troca caracterizado pela sua liberdade e grande interactividade entre as pessoas converteu-se numa actividade onde todas as acções são controladas.

Os centros comerciais monopolistas e os monumentais centros culturais com o seu espalhato de relações públicas encobrem a exclusão do comércio e também da cultura da vida íntima e quotidiana das cidades. (Jacobs, 2001)



Figura 2 |Toronto Eaton Centre, Canada

1.1.1 – As cidades “tradicional”, “invadida”, “abandonada” e “recuperada”

Segundo Gehl (2003), é possível descrever quatro tipos de cidade:

- A cidade “tradicional”, na qual existe um equilíbrio entre as funções da cidade com o espaço de encontro, espaço de comércio e espaço de deslocamentos. O autor dá como referência as cidades da idade média e acrescenta que na Europa ainda existem muitas cidades cuja estrutura formal surgiu nessa época, dando o exemplo de Veneza. Caracteriza-as como sendo cidades totalmente adaptadas ao pé. Este tipo de cidade possui como características ser totalmente vocacionada para todos os tipos de mobilidade pedonal, como comprovam os seus espaços públicos. A escala deste tipo de cidade, as dimensões das ruas, o detalhe dos edifícios e a distribuição dos usos pelas ruas encontra-se em harmonia com os sentidos humanos e com as oportunidades de movimentação pedonal. Neste tipo de cidade é possível observar uma versão moderna dos tradicionais usos da cidade.



Figura 3 | Veneza, Perspectiva aérea



Figura 4 | Veneza, Vista aérea

- A cidade “invadida” onde um tipo de uso (normalmente relacionado com o automóvel) se sobrepõe aos restantes. Refere-se como sendo cidades nas quais o automóvel foi ganhando força rapidamente e tomando conta das ruas e dos espaços públicos, empobrecendo-a pela poluição visual, sonora e pela sujidade. Em espaços públicos empobrecidos, a grande maioria de toda a actividade social e recreativa desaparece, deixando apenas a essencial. Também somente as deslocamentos pedonais mais essenciais é que se mantêm. As pessoas apenas circulam pelos espaços porque necessitem, não porque lhes apetece. Em muitas cidades dominadas pelo automóvel, a qualidade do espaço público tornou-se tão problemática que as pessoas evitam os centros das cidades.

- A cidade “abandonada” na qual o espaço público e a vida pública desapareceram. A cidade “abandonada” é descrita como um espaço onde a tradição urbana é mais fraca e cuja cultura do automóvel teve mais tempo para se impor sem grandes constrangimentos de planeamento. Este tipo de cidade não possui um modelo histórico tradicional, pois historicamente é considerada nova. Os centros das cidades são espaços cobertos de asfalto e com locais para estacionamento entre os prédios. Os usos foram sen-

do adaptados para melhor servir o automóvel e actividades como o simples caminhar a pé em espaços públicos simplesmente desapareceram. Esta cidade não foi feita para andar a pé, pois os passeios laterais têm tendência a diminuir, as distâncias são bastante grandes e o ambiente que o peão encontra é sujo e perigoso. O transporte e a vida quotidiana encontra-se dependente do uso do automóvel, o que resulta numa forte dependência daqueles que não podem conduzir, nomeadamente as crianças, os idosos e as pessoas com mobilidade reduzida. As pessoas quando querem comprar algo são obrigadas a dirigir-se às lojas de automóvel. A alternativa a este tipo de comércio é fazer compras em centros comerciais localizados fora das cidades. Como estratégia para manter a competitividade das cidades e evitar o recurso a centros comerciais verdadeiramente “regionais”, muitas cidades projectaram novas formas de comércio adaptado à cultura automóvel, como é o exemplo de Davenport, Minneapolis, Atlanta, Calgary e Winnipeg. Estas cidades conceberam um sistema de pontes pedonais alguns metros acima do solo, elementos estes que direccionam o peão para lojas situadas estrategicamente e permitem que este não esteja sujeito aos fenómenos ambientais exteriores. Um problema de saúde caracteriza este tipo de cidade onde é impossível andar a pé ou de bicicleta como actividade rotineira: grande parte da população possui excesso de peso ou encontra-se em fraca condição física.



Figura 6 | Pontes suspensas, Atlanta



Figura 5 | Interior de uma ponte suspensa,

Davenport, California



Figura 7 | Pontes suspensas, Davenport,

Califórnia

- A cidade “reconquistada” onde são visíveis esforços para encontrar um novo equilíbrio entre as três funções tradicionais. Nos últimos 30-40 anos surge um novo interesse pelo espaço público e pela vivência urbana no espaço público, caracterizado por um esforço em oferecer ao peão um espaço urbano de melhor qualidade. O interesse pelo uso da bicicleta e pelo transporte público cresceu neste período. O autor refere ainda a crise do petróleo em 1973 como um importante marco de viragem, pois nesse período

do, assistiu-se a um esforço para diminuir a invasão das cidades pelo automóvel, e pelo assegurar um melhor equilíbrio entre este e outros tipos de transporte. O desenvolvimento dos espaços públicos, apesar de ter partido de um conceito que tinha apenas como finalidade aproximar o peão a uma maior actividade comercial, acabou por gerar uma outra ideia: a de criar espaços e condições para se poder andar e assegurar oportunidades de desenvolvimento para actividades sociais e recreativas. O exemplo mais decisivo deste tipo de cidade é Barcelona.



Figura 9 | Vista aérea, Barcelona



Figura 8 | Ruas com vida, Barcelona

1.1.2 – As novas preocupações com espaço público – os exemplos europeus de Copenhaga e Barcelona

Alves (1996) refere que segundo experiências noutros países, existem algumas medidas que se têm revelado de grande eficácia, por vezes até mais do que o recurso a medidas de planeamento ou de engenharia. Entre elas, a proibição de veículos altamente poluentes, a forma de articular o tráfego dentro da cidade à rede de vias rápidas que servem o desenvolvimento das áreas periféricas. Este controlo do uso dos solos poder-se-á verificar, por exemplo, nas elevadas taxas de portagem que são impostas à entrada de algumas cidades, variando com a hora de entrada e o número de ocupantes da viatura. A construção de parques de estacionamento assim como a participação dos cidadãos (visto serem estes quem melhor conhece as realidades das áreas onde residem) parecem ser outras medidas de bastante eficácia utilizadas noutros países. (Alves, 1996)

Apesar dos aparentes esforços por parte de muitas cidades na Alemanha e na Escandinávia para afastar os carros do centro das cidades criando melhores condições para os peões, foi em Barcelona que um novo conceito mais amplo de espaço público foi formulado. Durante 50 anos todo o espaço da cidade foi conquistado pelo automóvel. Nos dias de hoje, a cidade iniciou uma revolução, tanto física como culturalmente. O que se observou ao longo dos últimos 20 anos do século XX foi um aumento cada vez maior da qualidade do espaço público através da criação ou melhoramento dos existentes. Em Barcelona, é possível ver uma enorme variedade e exuberância no design de espaços públicos, como parques e praças. Um dos maiores contributos da cidade para o planeamento de espaços públicos foi mesmo o conceito de desenho do espaço desde o seu todo até ao mais ínfimo detalhe. (Gehl, 2003)

Nesta cidade, ao invés do tradicional planeamento a longo prazo da área e da respectiva função, passou-se a utilizar uma política que consistia no desenho de diversos espaços públicos, praças e quarteirões. Dezenas de novos espaços públicos foram criados, cada quarteirão passou a possuir a sua sala de estar” e cada distrito o seu parque onde as pessoas se pudessem encontrar e as crianças brincar. Surgiu assim uma enorme variedade de espaços marcada pela diversidade, pela preocupação com o peão e pela forte relação com a paisagem envolvente. Foi em Barcelona que o conceito de cidade “reconquistada” nasceu.

Já Copenhaga é apenas uma das muitas cidades cujas iniciativas de políticas urbanas melhoraram a qualidade urbana. Nos últimos 40 anos na cidade, cerca 100 000m² de área dedicada ao automóvel foram convertidas em área dedicada ao peão. A cidade, outrora caracterizada por um domínio acentuado do automóvel, mudou substancialmente o seu carácter. Várias praças da cidade foram despojadas de estacionamento voltando-se para a esfera das actividades recreativas. Foram introduzidas ruas para peões e até mesmo ruas com prioridade para peões. Ruas estreitas e pacatas deram lugar a uma extensa rede de confortáveis ruas percorriáveis com segurança a pé. O tráfego, a poluição sonora e auditiva foram reduzidos enquanto o tráfego pedonal e de bicicleta foram reforçados, fazendo com que a vida pública florescesse de uma maneira nunca vista nos últimos 20/30 anos, como se de um novo fenómeno se tratasse. A cidade convida deste modo a andar, criando diversas formas de espaço para actividades humanas, no qual o espaço retirado ao automóvel é utilizado para uma nova forma de recreação social – a recreação urbana, e na qual a oportunidade para as pessoas se verem e interagirem umas com as outras é vista como um atractivo. Crianças a brincar, jovens a andarem de skate ou de patins, músicos de rua assim como manifestações entre outras, atraem multidões para as praças. É comum verem-se muitas pessoas na rua num dia de verão. O centro da cidade gera agora toda uma atmosfera convidativa, que incentiva as pessoas a entrar e a permanecer, sendo todo o movimento pelo centro realizado a pé.

Este súbito interesse nos últimos 30/40 anos pela cidade como local de encontro e interacção e pela maior vitalidade nos espaços públicos levou a um considerável desenvolvimento no planeamento urbano e na arquitectura do espaço público. O padrão do centro de Copenhaga começou a ser visível por toda a Europa e em diversas partes do mundo também. (Gehl, 2003)

1.1.3 – Considerações finais

“O espaço público fantástico é aquele que capta o olhar e amplia a imaginação...é talvez aquele que não foi desenhado para ser fantástico mas, tão simplesmente, para cumprir a sua função”

Alves, 1996

Para Alves (1996), criar espaço público é assimilar tudo o que envolve os seus múltiplos propósitos sociais, e através do desenho, caminhar ao encontro de objectivos públicos e de comunidades a (re) criar. Mais do que um suporte físico, o espaço público representa uma modalidade de composição entre actividades e grupos, exprimindo as relações existentes entre a morfologia dos espaços e os aspectos socioeconómicos afectivos à vida social. O espaço público deve ser acessível a qualquer utilizador, independentemente da sua capacidade física, classe social, do seu nível etário e da sua etnia. Nos dias de hoje porém, a qualidade do espaço público urbano significa ter presente os objectivos ambientais e incorporar não só futuras estratégias de planeamento urbano e de ordenamento do território, mas também nas intervenções urbanas a um nível mais local.

A dificuldade que os arquitectos ainda hoje têm em recriar a vivência urbana informal que em outros tempos caracterizou a vida nas cidades. Segundo este, é na fronteira entre a arquitectura e o urbanismo que a arquitectura do espaço urbano tem sido esquecida. A regulamentação foi-se reduzindo à insistência, por parte dos urbanistas, por princípios de zonamento de uso do solo ou à engenharia de tráfego e, consequentemente á impossibilidade de reconciliação da vida urbana com a motorização. É a organização do espaço e suas propriedades que dá sentido à forma como as áreas urbanas se tornam mecanismos poderosos para gerar, manter e controlar os padrões de movimento e a conduta dos indivíduos no espaço. Ainda que sujeita aos efeitos provocados pela localização das actividades e pela densidade populacional, a organização espacial tem um efeito determinante na forma como os indivíduos numa determinada área e consequentemente na forma como os mesmos se aproximam ou afastam uns dos outros. A renovação urbana adquire um papel fundamental face à constante deterioração do meio urbano. (Alves, 1996)

Gehl (2003) afirma que a ideia do uso do espaço público como espaço social e de recreação cresceu gradualmente após as décadas que se seguiram aos anos 70. Durante os anos 1960/70, muitas cidades europeias prosseguiram a tradição de usar o espaço público para fins recreativos e sociais. Durante período, foram surgindo em diversas cidades europeias cada vez mais ruas exclusivamente pedonais, áreas e praças tranquilas. Observou-se também uma maior preocupação relativa ao tratamento do espaço público através da utilização de mobiliário urbano, arranjo de áreas verdes e vegetação. Várias cidades na Holanda, Alemanha e Escandinávia foram das primeiras a experimentar novos tipos de espaço urbano associados a uma nova ideologia e novas políticas urbanas, e mais recentemente muitas cidades da Europa central e do sul. É interessante notar que hoje em dia muitas estratégias equivalentes podem ser encontradas em cidades Americanas, Australianas e Asiáticas. (Gehl, 2003)

Segundo Fernando Alves (1996), a diferença morfológica que existe entre ruas e praças tradicionais e os espaços mais recentes ou reconvertidos é o grau de importância que se concede em todos eles às vias motorizadas, denunciando uma primazia ao transporte privado, sendo que tais soluções só beneficiam uma minoria - os proprietários desses veículos - em detrimento do conjunto da população. Este

autor refere ainda que o desenho urbano tem como objectivo melhorar a qualidade de vida das cidades e como tal, esta preocupação deveria manifestar-se na qualidade ambiental dos espaços públicos nos quais ocorrem grande parte dos encontros e relações sociais ao ar livre. Contudo, e sobretudo espaços públicos urbanos mais recentes carecem desses atributos. Apresentam muitas vezes grandes incongruências ao nível da sua natureza pública (que deveria assegurar o seu usufruto pela maioria dos cidadãos) e determinadas características que atrofiam o seu uso e até em muitos casos supõem a apropriação desses espaços por grupos minoritários de cidadãos.

Gehl (2003) refere que em todas as partes do mundo existem cidades “invadidas” ou “abandonadas”, assim como também existem diversas cidades que convidaram os seus habitantes a regressarem e utilizarem o espaço público. Em comum a todas elas encontram-se associadas políticas urbanas específicas e vanguardistas. Paralelamente a estas novas visões urbanas, muitas preocupações se associam como a segurança do tráfego, as transformações nos padrões do mesmo, a saúde pública, a redução dos recursos energéticos utilizados e a redução do barulho e da poluição. Ainda segundo Gehl, existem numerosos estudos que mostram que existe correlação entre a vida pública e a qualidade urbana. Espaços públicos oferecendo muitas qualidades atraem um longo espectro de actividades urbanas, assim como percursos atractivos e sítios de paragem ao longo do percurso encorajam o caminhar a pé, o que por sua vez promove as actividades sociais e recreativas, pois as pessoas são convidadas a desfrutar do cenário urbano.



Figura 11 | Bicicletas estacionadas, Copenhaga



Figura 10 | “Ramblas” cheias de pessoas, Barcelona

1.2 - Estratégias de multifuncionalidade no planeamento das cidades

Segundo Jacobs (2001), as cidades são compostas por um número imenso e diverso de elementos. Jacobs (2001) refere também que as cidades têm uma diversidade de usos mais complexa e densa, que propicia entre estes elementos uma sustentação constante e mútua, tanto económica como social. Os componentes dessa diversidade podem diferir bastante, mas complementam-se. As zonas urbanas mal sucedidas são as que carecem desse tipo de sustentação mútua e complexa.

A ciência do planeamento e a arte do desenho urbano devem tornar-se a ciência e a arte de catalisar e equilibrar essas relações funcionais. A diversidade gerada pelas cidades repousa no facto de nas cidades as pessoas estarem muito próximas e nelas manifestarem os mais diversos gostos, habilidades, necessidades, carências e obsessões. (Jacobs, 2001)

"A diversidade é natural às grandes cidades. Aquelas cuja mente limitada concentra-se num único propósito vêem-na apenas sob esse único prisma"

James Boswell, 1991

Na Holanda após um período de estagnação em meados do séc. XIX, a cidade iniciou um período de expansão. Já no ano de 1960 assistiu a um período no qual muitos habitantes decidiram mudar-se da cidade para os arredores, tendo a população da cidade começado a diminuir. Tendo em conta que o emprego se manteve na cidade, as viagens casa-trabalho tornaram-se mais longas, traduzindo-se então num aumento acentuado deste tipo de mobilidade. Limitada ao facto de não ter mais área por onde se expandir, a cidade atravessou um período de discussão relativa ao modo como ainda se poderia expandir. Segundo Klaas de Boer (2000) ⁵, a cidade deveria tentar tirar melhor partido do espaço já construído, pois era importante preservar a riqueza que era a paisagem envolvente. Num congresso do grupo de trabalho da IFHP ⁶ em Amesterdão, com o propósito de discutir a importância de novas estratégias para a expansão da cidade como o aumento da intensidade da construção em determinadas localizações, Boer analisa ainda temas como a mistura de usos, isto é a combinação de diversas funções numa mesma área ou num mesmo edifício por exemplo. Nessa mesma reunião de trabalho, Duco Stadig (2000)⁷ refere também a importância de combinar diferentes funções da cidade num mesmo espaço. Não apenas o uso residencial mas todos os usos urbanos, incluindo o económico, o social e o cultural. Segundo Stadig, a

⁵Klaas de Boer, director do departamento de planeamento físico de Amesterdão

⁶Encontro do grupo de trabalho da IFHP (International federation for housing and planning) em 2000 sob o tema "Multifunctional and Intensive land use"

⁷Na altura, vereador na Câmara em Amsterdão (até 2006)

mistura de usos e funções dará mais vitalidade à cidade. Actividades como trabalhar, lazer e habitar, assim como novos transportes serão combinados e integrados. A principal vantagem será um uso mais eficiente do espaço. Com esta estratégia, a cidade pretende conciliar um uso mais intenso do espaço a uma maior qualidade do mesmo. O espaço público terá de ser adaptado e modernizado, tendo sempre em conta a segurança e a sustentabilidade do mesmo. Stadig (2000) refere como exemplo de espaços multifuncionais toda a área comercial em volta da “arena” de Amesterdão. A chegada deste estádio atraiu muitos negócios (e consequentemente empresas) para a área, pois este tipo de uso sentiu necessidade em se localizar o mais próximo possível do estádio. O próprio “arena” é também ele um exemplo de dupla utilização do espaço, pois uma estrada principal corre por debaixo dele, e possui ainda um interface que permite às pessoas estacionar o seu veículo e prosseguir viagem até ao centro usando o transporte público. Cilian Terwindt (2000) ⁸ refere a importância de estudar diferentes possibilidades para alcançar uma mistura de funções residenciais e empresariais capazes de responder às necessidades da cidade, tanto num mesmo edifício como em edifícios distintos.

Costa (2000) salienta que apesar de ser um conceito actual e motivo de preocupação de diversos arquitectos e urbanistas contemporâneos, as estratégias de multifuncionalidade associadas a uma construção intensiva nas cidades sempre foram uma prática comum ao longo da história das cidades, destacando as cidades medievais como um exemplo prático de utilização de usos mistos numa mesma área.

1.2.1– Planeamento multifuncional em Lisboa

Costa (2000) também refere como exemplo a cidade de Lisboa do séc. XVIII e as suas tipologias de funções mistas em cada edifício, com o piso térreo a ser ocupado maioritariamente por comércio e pequenas indústrias, e áreas residenciais nos pisos superiores.

Mas segundo o autor, as práticas de uso multifuncionais e de utilização intensiva do espaço urbano nem sempre foram uma prática comum na região de Lisboa, pois em contraste Lisboa do século XX é um exemplo oposto desta prática devido a várias circunstâncias, entre as quais:

- O modelo de urbanização do Estado Novo que entendia que cada família deveria ter a sua habitação de família com alguma parcela de terreno mais privado;
- A segregação funcional proposta pelo movimento moderno, que na altura era vista como boa prática e que veio a gerar grandes áreas residenciais separadas de áreas de emprego;
- O desenvolvimento económico aliado a algumas circunstâncias de planeamento dos últimos 25 anos do século XX, caracterizado por uma urbanização difusa e multiplicação de casas (novas urbanizações, ou como 2ª casa de família, sendo este fenómeno mais visível a sul do Tejo);

⁸ Na época presidente da equipa de coordenação criada para discutir as estratégias de expansão e optimização do espaço da cidade de Amesterdão

Todos estes factores tiveram como resultado, uma forma de ocupação dispersa na região. O mapa da área metropolitana da região de Lisboa comprova isso mesmo, sendo visíveis várias áreas problemáticas causadas por formas de urbanização dispersa e não contínuas a norte do Tejo, conjuntamente com pouca densidade a sul. Como consequência deste facto, observa-se muita dispersão na localização das áreas urbanas, resultando em custos elevados, dificuldade em ter sistemas de transporte eficientes, falta de serviços públicos (a pouca densidade não os torna rentáveis) e pouca qualidade das áreas urbanas e espaço público. Para além das áreas problemáticas identificadas no mapa das dinâmicas territoriais da A.M.L., Lisboa possui ainda três zonas críticas que são três zonas de penetração de eixos: a linha de Sintra, a linha marítima do Barreiro e a linha de Vila Franca de Xira que se traduz na A1.

Uma utilização mais intensiva das áreas urbanas aliada a uma prática multifuncional dos usos destas parece ser uma das respostas mais adequadas aos problemas acima referidos. Por exemplo em zonas periféricas à cidade como é o caso de Oeiras, a solução passou por grandes investimentos em novos serviços e também na ciência e tecnologia com o Tagus Park, o qual é responsável por atrair diversas empresas para o município. Estes últimos exemplos são um testemunho para a importância da multifuncionalidade e utilização do espaço urbano ao nível da região. A maior conclusão que este autor retira é a de que nenhum modelo de desenvolvimento para as cidades europeias é suficientemente viável, se não incluir estratégias de uso intensivo e multifuncional das áreas urbanas.

O bairro de Alvalade em 1940 é também um bom exemplo de uma prática multifuncional na distribuição de usos ao nível do bairro, tanto na hierarquia dos seus edifícios e serviços e no seu carácter de complementaridade das funções. O seu sucesso pode ser explicado pela sua estrutura bem definida suportada por avenidas estruturais com intenso comércio, pela localização de importantes serviços em pontos estratégicos e significativos, tais como praças onde as avenidas se interceptam e pela densidade de construção do interior das células, complementada por uma boa qualidade do design do espaço público marcado também por uma forte presença da natureza.



Figura 13 | Merceria tradicional, Bairro de Alvalade



Figura 12 | Vista aérea, Bairro de Alvalade

1.2.2 - Importância da prática do planeamento multifuncional nas cidades sul-europeias

Costa (2000) defende uma utilização intensiva e multifuncional das áreas urbanas em cidades sul-europeias pelas seguintes razões:

- A proximidade entre os diferentes usos residenciais, trabalho, lazer, serviços gera uma cidade mais integrada e funcional, assim como uma vida urbana mais ocupada e mais diversificada;
- Menos sobrecarga dos sistemas de acessibilidade e um aumento das viagens pedestres. A proximidade entre os diferentes usos significa também uma redução no uso do automóvel, com os respectivos benefícios ambientais. Simultaneamente, o clima das cidades sul-europeias é um convite para passear de bicicleta;
- Assim que as viagens se tornem mais curtas, o peão passará a ser o alvo do design urbano e não o automóvel, com consequente melhoramento da qualidade do espaço urbano e uma maior humanização da cidade. O espaço público terá mais qualidade e as pessoas usá-lo-ão com mais frequência;
- Maiores probabilidades de interacção social na cidade, pois para além de oferecer melhores serviços e espaços melhorados também propicia mais encontros entre os seus habitantes, o que combinando com uma utilização multifuncional oferece estilos de vida diversificados;

No geral e segundo Costa (2000), as estratégias de uma utilização intensiva e multifuncional das áreas urbanas propicia acima de tudo, o aumento da competitividade de uma cidade e consequentemente o aumento da competitividade da região;

1.3 – Infra-estrutura viária e suas transformações

A paisagem urbana é viva graças ao seu enorme acervo de pequenos elementos. Os parques urbanos precisam de pessoas que estejam na vizinhança com propósitos diversos, pois caso contrário só serão usados esporadicamente. (Jacobs, 2001)

Dentro da cidade, diversas são as estruturas que, tendo tido um papel preponderante nos circuitos de mobilidade poderão, devido a circunstâncias diversas, necessitam de se readaptar a fim de assumirem também um novo papel no percurso paisagístico da cidade. Estas estruturas tornam-se então não só elementos funcionais, como talvez até mais importante do que isso, tornam-se elementos fundamentais da paisagem urbana. Sendo assim, diversas estruturas reconvertidas em verdadeiros elementos paisagísticos vêm sendo exploradas ao longo do tempo de diversas maneiras, conferindo-lhes uma relação mais íntima com a cidade. Neste subcapítulo, pretende-se abordar algumas dessas soluções adotadas, não só a nível europeu como também mundial e apercebermo-nos da importância e do enriquecimento que estas poderão trazer para as cidades. Tomemos como referências a nível europeu, o cinturão de vias rápidas que circunda a cidade de Barcelona, as denominadas “Rondas” – “Ronda de Dalt” e “Ronda Litoral” e a “autopista M30” em Madrid como bons exemplos de integração de uma via arterial dentro das cidades e que resolvem alguns problemas semelhantes aos encontrados na 2ª circular.

Se por um lado podemos assistir a resultados bastante positivos com simples adaptações destas estruturas como nos casos acima referidos, por outro também podemos verificar abordagens mais radicais como a alteração da própria função das estruturas, como é o exemplo a High line em Manhattan, uma antiga linha de transporte ferroviária totalmente reconvertida em espaço público. Existem outros casos como o do Olympic sculpture park, no qual um grande equipamento, neste caso um parque urbano, cresce e se molda por cima dos eixos viários. Seguidamente se explica com maior detalhe os quatro casos abordados.

1.3.1 – Autopista de circunvalacion M30, Madrid – uma auto-estrada que se vai adaptando ao longo do seu percurso

A “autopista de circunvalacion M30” em Madrid circunda a cidade, transformando-se consoante o percurso por onde passa. Este conceito de via que alterna entre um “boulevard” urbano com secções mais rápidas subterrâneas produz resultados positivos tendo em conta a morfologia da cidade de Madrid. As grandes qualidades e a maior riqueza deste projecto centram-se na adaptação que os diversos troços vão fazendo ao longo do tecido onde se encontram. A norte, uma avenida marcada por árvores de médio porte que a ladeiam e interceptada por diversos cruzamentos e semáforos traduz as vivências daquela porção de território. Ao longo do seu trajecto, surge também como uma via subterrânea durante uma

parte do seu percurso. A secção subterrânea permite a existência de um espaço amplo superior, requalificado ao longo do rio. Por outro lado, o excessivo comprimento do troço subterrâneo também se traduz numa obra um tanto dispendiosa. Esta metamorfose que a via assume destaca-se também na relação que tem com um edifício emblemático da cidade – o estádio Vicente Calderon - passando por debaixo de uma das suas bancadas e reforçando assim uma certa intimidade entre este edifício e a estrada.



Figura 15 | M30, troço na forma de avenida



Figura 16 | M30, troço na forma de alameda verde



Figura 14 | M30, relação com a bancada do estádio Vicente Calderon

1.3.2 – Ronda Litoral e Ronda de Dalt, Barcelona - as alterações decorrentes dos jogos olímpicos 92´

A cidade de Barcelona sofreu um intenso programa de revitalização após os jogos Olímpicos de 92, tornando-se assim numa referência a nível mundial, através das soluções encontradas em harmonia com as características urbanas locais. Aproveitando o contributo deste evento, a cidade modernizou-se. A modernização decorrente dos jogos Olímpicos consistiu na transformação de quatro zonas da cidade em quatro grandes centros onde se viriam a construir as instalações olímpicas- "Diagonal", "Vall d'hebron", "Montjuic" e "Nova Icaria". Em comum, todos eles à excepção de "Montjuic" se encontram próximas das duas vias acima referidas. De entre as obras realizadas, destaca-se no contexto da problemática em estudo os trabalhos efectuados no cinturão de "rondas" que percorre toda a cidade, sendo de destacar dois dos seus troços: a "ronda de Dalt" e a "ronda litoral".

Em 1986 fora aprovado um plano especial da zona costeira metropolitana, alterando o plano geral em vigor, compreendendo uma nova interpretação de toda a costa. Um dos grandes objectivos do referido plano fora a implantação de um sistema de enlaces, dando uma solução às necessidades do grande trânsito do cinturão de rondas no troço designado como "cinturão do litoral" ou "ronda litoral", de maneira a que este não estabelecesse uma nova barreira urbana. Este cinturão havia sido projectado no referido plano que havia previsto um traçado viário em forma de auto-estrada, o que evidentemente constituía uma nova barreira entre o bairro olímpico referido no ponto 1.1.2 e a costa. Era assim necessário substituir o actual traçado por um outro que abrisse o bairro para o mar, mas que ao mesmo tempo suportasse a inevitável capacidade de tráfego. No caso concreto do "Moll de la Fusta" que apresentava o mesmo problema, a solução foi precisamente a subdivisão de vias circulatórias. Atendendo à continuidade circu-

latória de todo o cinturão e tendo em conta novos dados do tráfego, foi escolhida a opção por vias segregadas subterrâneas para serem utilizadas exclusivamente pelo trânsito que atravessava a cidade, sendo que os circuitos urbanos seguiam funcionando num único plano superficial. A linha de circulação do litoral fora assim ampliada e reestruturada de maneira a que conjugasse a sua funcionalidade viária com o carácter urbano. O desenho urbano da linha do “Moll de la Fusta”, que da mera função mercantil e industrial originou um espaço de lazer e desporto, é desta um troço significativo. Esta zona estabelece uma linguagem de transição entre a cidade antiga e a frente ribeirinha, ao cobrir um dos sentidos da via por uma arcada cuja fachada é rasgada por diversos arcos. No topo da arcada, um espaço de lazer e contemplação aberto para o porto. O traçado de uma nova avenida litoral com a incorporação de vias segregadas que permitem uma circulação sem semáforos a distintos níveis de vitalidade urbana também é um dos elementos que contribui para a ideia geral de evitar barreiras entre a cidade e o mar. De destacar também a zona do Passeig Garcia Faria e toda a coordenação desse espaço com a outra margem do eixo e o modo com dialoga com os pontões da praia. Esta obra da autoria do arquitecto Manuel Sola Morales consiste no aproveitamento da cobertura de um parque de estacionamento para criar um espaço lúdico e de fruição à base de zonas verdes e pequenos percursos.



Figura 18 | Ronda litoral, Barcelona – Perspectiva espaço público junto ao “Passeig de Colom”



Figura 17 | Ronda litoral, Barcelona - Perspectiva espaço público junto ao “Moll de la Fusta”

1.3.3 – The “High line”, Manhattan – uma linha férrea reconvertida em espaço público

Uma antiga linha férrea transformada num imenso corredor verde que percorre as ruas da cidade - é esta a premissa desta estrutura. Em 1934 e devido a um excessivo número de acidentes mortais entre comboios de carga e o restante tráfego, a New York Central Railroad decidiu conceber a sua linha férrea numa cota mais elevada em relação às ruas da cidade. Esta nova linha pressupunha uma ligação que iria desde a 34th street até S. John’s park, totalmente projectada acima das ruas e avenidas da cidade. Atravessando edifícios e passando por debaixo de armazéns, iria permitir assim cargas e descargas sem influenciar o restante trânsito uns metros abaixo. Nos anos 50, assistiu-se a uma crescente supremacia do transporte de mercadorias por camiões, tendo o transporte ferroviário começado a entrar em desuso

até que nos anos 80 foi feito o último serviço de transporte naquela linha. Após sucessivas guerras entre moradores dos bairros os quais a linha atravessava, uns com a intenção de demolir a linha e outros a favor da preservação desta para outros fins, conseguiu-se chegar a um consenso de que esta deveria ser preservada e utilizada como espaço público. Em homenagem ao verde que foi crescendo durante os anos em que a linha permaneceu abandonada, optou-se por um percurso verde acessível através de nove locais que se estende ao longo deste eixo. Proporcionando experiências visuais interessantes sobre os bairros de Manhattan, este espaço permite também acomodar diversas atrações culturais, como instalações temporárias e performances e veio trazer um impacto positivo a esta zona, caracterizado pelo número de projectos planeados e/ou em construção nas imediações que surgiram após a reconversão da linha.



Figura 19 | the high line, Manhattan –
Vista aérea



Figura 20 | the high line, Manhattan –
Perspectiva térrea



Figura 21 | the high line, Manhattan – Vista
superior

1.3.4 – Olympic sculpture park, Seattle - Um jardim que se ergue sobre a via aérea

Numa antiga zona industrial de Seattle, marcada pela proximidade com o rio e pela existência de uma via automóvel e de uma outra ferroviária, ergue-se uma estrutura que vem abalar a monotonia do espaço existente anteriormente, e se sobrepõe a este, nunca perdendo contudo o respeito pelo mesmo. Projectado para ser o “lar” de diversas peças escultóricas de grande escala, o Olympic sculpture park surge como um grande parque verde marcada por linhas dinâmicas que formam percursos e deixam antever certas vistas. A dinâmica de movimento transmitido pelas suas linhas vem suturar uma zona da cidade que se encontrava segregada, conferindo ao local não só uma nova força, como também as mesmas linhas destacam de certa maneira os dois eixos de mobilidade existentes, cobrindo as vias mas ao mesmo tempo conferindo um certo destaque a estes dois elementos. Este tipo de projecto vem apenas mostrar um exemplo de como a antiga barreira constituída pelas vias pode permanecer no local sem qualquer

alteração ao nível de perfil, e estabelecer-se em harmonia com um projecto de paisagem edificado sobre ela.



Figura 23 | Olympic sculpture park,



Figura 22 | Olympic sculpture park, Seattle

1.4. – A cidade aeroportuária

Uma outra situação explorada durante o estudo que se desenvolveu diz respeito à área de projecto urbano escolhida próxima do aeroporto, e aborda a temática dos espaços multifuncionais dentro dos aeroportos, as designadas cidades aeroportuárias (ou airport-cities), como são exemplos o aeroporto de Viena, Amesterdão e o de Frankfurt. Este estudo permitir-nos-á ter uma ideia do potencial estratégico de áreas próximas ao aeroporto.

“Los aeropuertos yo no son sólo aeropuertos, tal y como en este libro se observa. ¿Qué son entonces? ¿Nodos de un nuevo sistema de transporte intermodal para pasajeros y mercancías? ¿Nuevas ciudades con centros comerciales, hoteles, salas de conferencias y un gran número actividades auxiliares más o menos relacionadas con la aviación? ¿Nuevas zonas urbanizadas que se extienden sin control y devoren nuestro valioso terreno? ¿Nuevas ciudades en las que no vive nadie, pero que sufren graves problemas de congestión, accesibilidad, ruido y contaminación? ¿Dinámicos centros de actividad económica y desarrollo situadas en el corazón de una red de enlaces de alta velocidad con otros centros? Hasta cierto punto, los aeropuertos son todas estas cosas”⁹

Jack Short, 2002

Para uma melhor compreensão desta ideia, atentemos naquilo que Guller (2002) refere a esse propósito. Para este autor, a da realidade dos aeroportos tem-se vindo a alterar. As entidades que gerem os aeroportos estão cada vez mais a adoptar novas orientações empresariais e cada vez mais centradas no desenvolvimento comercial e imobiliário, pois a boa acessibilidade dos aeroportos tornou-se atractiva para outras actividades que não directamente relacionadas com os mesmos. Segundo este autor, essas mesmas entidades, devido aos escassos benefícios que se obtêm no negócio da aviação voltam-se cada vez mais para uma nova orientação mais comercial, tentando assim tirar benefício das actividades que não estão directamente relacionadas com a aviação. De modo a promover esta nova realidade comercial, o aeroporto propõe que nas suas instalações se possam realizar actividades como reuniões, negócios ou simplesmente ir às compras. Deste modo, o que antes era um simples campo de voo com um terminal tornou-se num “produto aeroportuário” bastante mais complexo. Guller (2002).

O autor refere ainda que esta mudança implica que os gestores dos aeroportos deixem de ser exclusivamente gestores de transporte, caminhando assim para uma mudança radical na estrutura dessas mesmas empresas de transporte. Isto implica que surjam novos departamentos, como gabinetes que controlam a organização do território envolvente, agências imobiliárias que trabalham sobre os usos do

⁹ Jack Short, secretário-geral da Conferência Europeia de Ministros de transporte questiona na sua introdução ao livro de Michael e Mathis Guller, “ Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto” acerca da importância dos aeroportos no contexto do desenvolvimento das áreas metropolitanas

solo e até departamentos de relações internacionais cujo propósito é ganhar posição no mercado do desenvolvimento aeroportuário. Os preços das terras próximas do terminal começam a ser altos, comparáveis até aos preços praticados em muitas áreas dentro das cidades. Têm surgido edifícios de vários pisos dedicados ao estacionamento (sinal do aumento do valor do solo) e não é incomum que se construa por cima de infra-estruturas e dos próprios terminais. Guller (2002) refere então que o aeroporto torna-se então numa espécie de elemento central para economias locais e regionais, no qual empresas de tecnologia e tecnologias de informação poderão ter vantagens em localizar-se perto do aeroporto e da cidade, pois têm tendência a manter relações internacionais e por isso dependem em certa medida do tráfego aéreo. Segundo Short (2002), os aeroportos converteram-se em fornecedores de emprego e zonas de actividade empresarial, assim como centros vitais de logística e distribuição. Este autor refere também que os aeroportos podem trazer vantagens económicas indiscutíveis a uma região urbana.

Uma cidade aeroportuária é, antes de mais, uma estratégia da entidade gestora do aeroporto cujo objectivo é o de obter benefícios a partir das oportunidades empresariais que surgem devido ao cariz do funcionamento do aeroporto e ao importante papel que desempenha nas redes de transporte terrestre. Deste modo, os aeroportos não só possibilitam o tráfego, mas também oferecem serviços comerciais. Uma cidade aeroportuária não se mantém assim isolada nos limites do aeroporto, mas forma parte de uma estratégia regional mais ampla devido à função que o aeroporto exerce sobre as redes de tráfego terrestre (Guller, 2002).

A cidade aeroportuária é então, segundo este autor, um conjunto mais ou menos denso de actividades relacionadas com o aeroporto e o seu funcionamento, assim como outras actividades comerciais e empresariais situadas na plataforma aeroportuária. Exige boa comunicação, não só ao terminal mas também a todas as partes da cidade aeroportuária, e daí ser necessário um bom serviço de transporte público que ligue eficientemente todas as zonas da cidade aeroportuária.

Para Guller (2002), esta nova “vertente empresarial” do aeroporto encontra-se ainda numa fase de gestação, resultando para já num conceito vago e cujas discussões centram-se nas estratégias que poderão ser adoptadas simplesmente para promover actividades que gerem alto benefício por m². O autor refere também que, apesar dos aeroportos serem parte integrante das cidades, os responsáveis pelo planeamento e gestão das cidades ainda parecem pouco dispostos a perceber o potencial do aeroporto como instrumento de desenvolvimento da área metropolitana. Encontrando-se entre os elementos mais característicos da área metropolitana, o aeroporto pode ser visto como um motor “dinâmico” do desenvolvimento urbano. (Guller, 2002) O novo foco comercial da gestão aeroportuária afectou profundamente o desenho dos terminais. Enquanto no passado o desenho aeroportuário era somente uma questão exclusivamente aeronáutica, à medida que este novo conceito se veio desenvolvendo e ajustando a preocupação pelo “lado terra” dos terminais foi-se tornando cada vez mais importante.

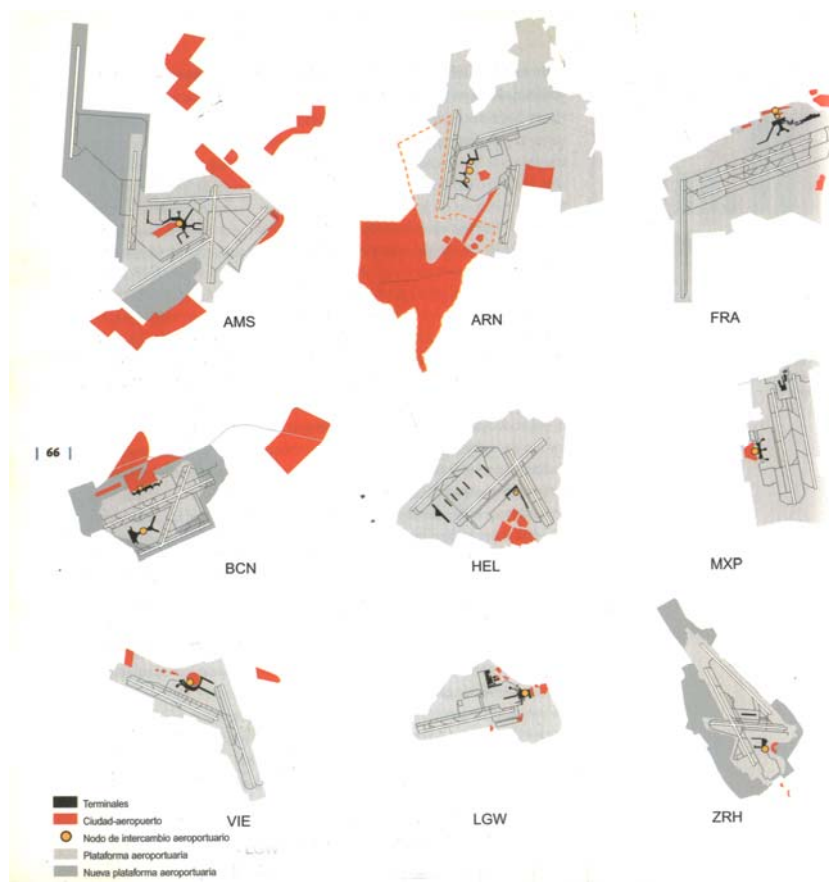


Figura 25 | Interpretação do conceito de cidade aeroportuária nos principais aeroportos europeus

Guller (2002) destaca também a importância da posição estratégica das estações de transporte público do aeroporto dentro das redes regionais de transporte. Refere que se obtêm assim pontos de contacto entre tráfego regional e internacional, tornando-se os aeroportos em lugares mais atractivos para a actividade empresarial. Estas estações de transportes localizadas nos aeroportos ganham ainda mais importância se pensarmos nelas como um dos principais pontos de transbordo de passageiros da área metropolitana. Deste modo, segundo Guller (2002) os benefícios económicos de um aeroporto não são directamente proporcionais ao tráfego aéreo e ao número de passageiros.

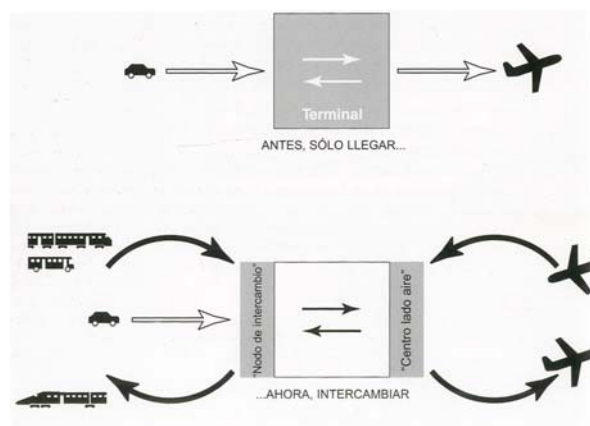


Figura 24 | o terminal aeroportuário como meio de transbordo para outros transportes

1.4.1– Casos de estudo – Schiphol e Frankfurt

O aeroporto de Schiphol na Holanda pode ser visto como um dos pilares mais dinâmicos da região. Este terminal situou os seus novos parques empresariais no que antes eram zonas de estacionamento. A 3ª fase da construção da sua “cidade aeroportuária” inclui um plano urbanístico para o lado terra, ao longo de uma faixa de 2 km, no qual surge um complexo de oficinas para empresas de âmbito mundial, um hotel Sheraton e um hotel Hilton, a sede central da Schiphol Group, um aeródromo, etc.

Uma outra abordagem um pouco diferente é a do aeroporto de Frankfurt, no qual foi construído um hotel, um palácio de congressos justamente por cima da estação regional de comboios. Já numa 2ª fase, Frankfurt construiu um centro empresarial e comercial de 170.000 m² utilizando unicamente o espaço da nova estação de comboios de alta velocidade AIRail. Esta estação serve não só o acesso das pessoas ao terminal aeroportuário, como também permite aos passageiros ferroviários fazerem transbordo para outros comboios. Este último exemplo apresenta-se não tanto como uma cidade aeroportuária, mas mais como um novo desenvolvimento da estação central. Esta superfície comercial de 170.000 m² construída sobre o terminal AIRail é, provavelmente, o exemplo mais extremo de uso intensivo de solo que se produz actualmente nos aeroportos. Estes dois exemplos acima referidos demonstram bem a atracção que os aeroportos exercem como sede de empresas.



Figura 26 | Schiphol, Amesterdão, Antes e depois do início da construção da cidade aeroportuária

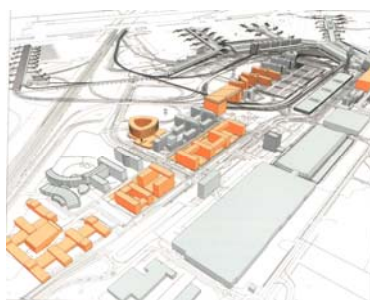


Figura 28 | Cidade aeroportuária - Schiphol, Amesterdão



Figura 27 | Superfície comercial por cima da estação AIRail, Frankfurt

CAPÍTULO 02 | CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO DESDE O CONTEXTO DA A.M.L. ATÉ AO CONTEXTO LOCAL

2.1 – Contexto histórico e evolução urbana da A.M.L.

Apesar do conceito de “Área Metropolitana” ser recente (1991), já no passado outros conceitos lhe corresponderam com maior ou menor precisão, entre eles o conceito de “termo”. Utilizado desde a Idade Média até ao período das reformas do liberalismo, o conceito de “termo” ou “alfoz” referia-se a uma porção de território variável que rodeava um concelho e do qual jurídica e administrativamente dependia. Os “termos” formavam com os povoados unidades indivisíveis, as quais explicavam a autonomia económica (relativa) da cidade e constituíam a sua base de defesa. Sendo sobretudo um centro de consumo, a cidade recebia então do “termo” o pão, carne, vinho e outros produtos dos quais carecia.

A região de Lisboa sofreu um processo de parcelamento contínuo desde a época da conquista aos mouros até ao período liberal. Em meados do século XIII, Lisboa e a região circundante repartiam-se por quatro grandes unidades administrativas: Lisboa e o seu “termo”, Sintra e o seu “termo”, Almada e o seu “termo” e Palmela e respectivo “termo”. O aumento de população ao longo dos séculos fez com que essas quatro grandes unidades se fossem repartindo por concelhos de menor dimensão. A formação desses novos concelhos não era no entanto consequência de uma política coerente de municipalização, mas correspondia sim a acasos de conjuntura e incluindo muitas vezes interesses privados em detrimento de interesses locais. No final do período do antigo regime (1774), o universo de concelhos à volta de Lisboa era de trinta e dois, período a partir do qual começaria a ser reduzido, surgindo assim uma primeira “Grande Lisboa” e mais tarde, já em 1991, a chamada Área Metropolitana de Lisboa com os seus respectivos dezoito concelhos. Actualmente fazem parte da área Metropolitana de Lisboa os seguintes concelhos: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira.



Figura 29 | Evolução dos limites administrativos, entre 1979 e 1999,
Fonte Atlas A.M.L.



Figura 30 | Concelhos da A.M.L. no final do Antigo regime, 1º terço do século XIX,
Fonte Atlas A.M.L.

2.2 – Evolução urbana de Lisboa

Relativamente à ocupação humana daquilo que é hoje a Área Metropolitana de Lisboa, repartia-se por uma grande cidade – Lisboa-, por algumas vilas e sobretudo por numerosas aldeias e lugares localizados na faixa a Norte do Tejo. Em meados do século XII, Lisboa rondaria os 5 000 habitantes, subindo em flecha até cerca de 165 000 habitantes no começo do século XVII. Em meados do século XVIII a população estagnou tendo mesmo chegado a diminuir ligeiramente, para depois conhecer um forte crescimento até aos dias de hoje. O desenvolvimento de Lisboa fez com que no século XIII já levasse a dianteira para se posicionar como o centro da vida económica, social, política e cultural do país. Geograficamente bem colocada tanto em termos de posição absoluta, com um clima agradável e com um porto excelente, Lisboa também tinha tradições urbanas e comerciais que ajudaram ao seu grande desenvolvimento. Com o surto demográfico do final do século XV e o papel na expansão marítima, Lisboa atingiu uma projecção internacional sendo mesmo considerada uma grande metrópole europeia. Este panorama viria a alterar-se e no século XVIII Lisboa deixara de acompanhar o ritmo das grandes metrópoles, sendo que no ano de 1800 Lisboa era já superada por algumas cidades europeias.

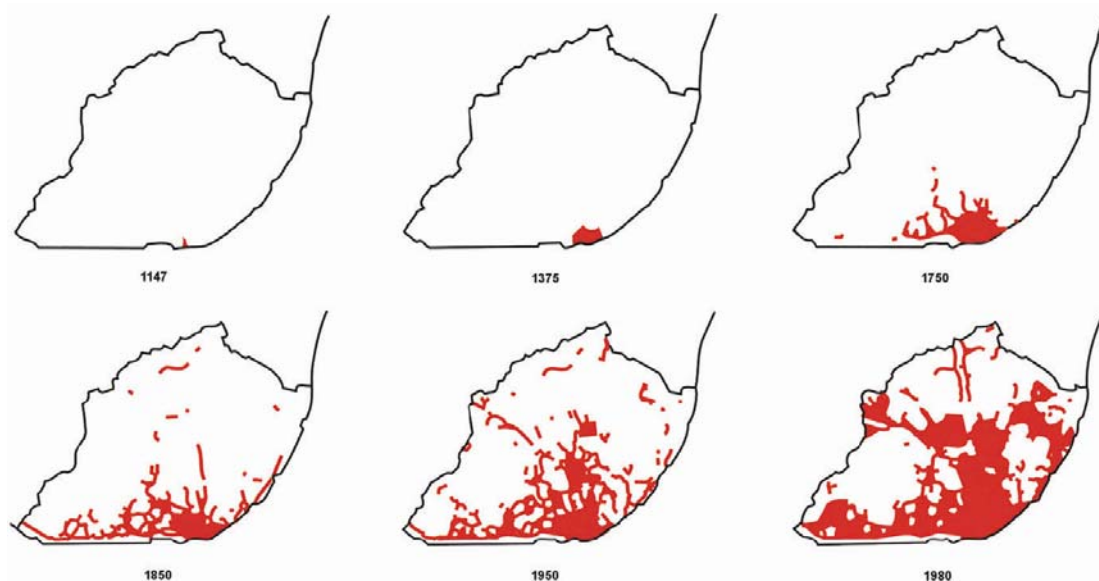


Figura 31 | Crescimento de Lisboa. Séculos XII até XX.

Fonte Atlas A.M.L.

Devido ao crescimento da cidade, nos dias de hoje não será errado afirmar-se que a cidade de Lisboa é toda a sua área metropolitana. Cada vez assistimos a mais população a fixar-se na sua envolvente (Cascais, Sintra, Setúbal, vila franca de xira, etc.), tendo os percursos migratórios diários de toda esta população relação directa com a mobilidade existente na área metropolitana, e consequentemente também no conselho de Lisboa. Alguns problemas, como por exemplo o grande congestionamento da 2ª circular, derivam de estratégias de mobilidade atrasadas relativamente ao estágio de crescimento em que

à área metropolitana se encontra. Também o rio Tejo surge como um obstáculo natural ao desenvolvimento de uma rede viária consistente na cidade.

2.2.1 – Lisboa e o desafio da mobilidade

Ao longo das últimas décadas, tem-se verificado um aumento sustentado da percentagem de mulheres com actividade profissional, verificando-se o correspondente aumento de deslocações pendulares. Paralelamente, muitos equipamentos colectivos, sobretudo na área da saúde, conheceram um desenvolvimento tecnológico bastante acentuado, o que lhes permitiu um maior perímetro de cobertura. Pelos factores acima mencionados, a mobilidade motorizada tornou-se uma necessidade de primeira linha para o acesso e fruição não só do emprego, como também de bens e serviços e até de contactos sociais (Viegas, 2004) Mesmo com os significativos avanços decorrentes da implementação de novas estratégias no sistema de transportes colectivos da área metropolitana de Lisboa, não foi possível impedir o avanço sistemático da opção pelo transporte individual, melhor adaptado aos padrões de ocupação do solo. A informação existente relativa à mobilidade urbana dos inícios dos anos 90 vem comprovar que os aumentos mais significativos são em relação não ao número de viagens realizadas, mas sim no número de pessoas cada vez maior a utilizar a mobilidade motorizada. Essa mesma informação também refere que é significativa a redução da quantidade de viagens realizadas a pé, consequência das razões acima mencionadas relativas à distância dos equipamentos e do emprego. (Viegas, 2004)

Uma das consequências sociais mais visíveis desta evolução são as tensões provocadas no sistema. Por um lado temos os utilizadores dos transportes públicos que se queixam de longas esperas e viagens longas, e por outro quem utiliza o carro queixa-se do trânsito e da dificuldade em estacionar. Por último, quem anda a pé queixa-se da poluição sonora, auditiva e dos passeios constantemente ocupados por carros.

Assiste-se a um processo de construção desenfreado por todo o território, que vem drenar sobre os eixos rodoviários sem que haja a preocupação de verificar a capacidade destes para escoarem adequadamente os novos fluxos. Do lado dos transportes públicos, a resposta à queda da procura vem sob a forma de redução da frequência dos serviços, poupando-se em custos a curto prazo, mas caminhando a longo prazo para uma queda ainda mais acentuada da procura e o consequente encorajamento à utilização do veículo próprio. (Viegas, 2004)

As graves perdas de tempo em todos os modos de transporte prejudicam a eficiência produtiva de cidadãos e empresas. A degradação da qualidade do ar e do espaço público urbano verificada constituem sinais de que as políticas de melhoria da mobilidade praticadas se dirigem por um rumo que não será o mais indicado.

Por todas estas razões podemos concluir que os desafios que se apresentam em termos de mobilidade têm implicações sérias quanto à própria sustentabilidade da cidade, tanto nos planos económicos como social e ambiental.

Sendo indiscutível que boa parte das questões envolvendo a mobilidade só podem ser resolvidas com intervenções a uma escala mais metropolitana, muitos autores defendem que as soluções para os problemas de mobilidade urbana passam por reduzir a qualidade oferecida a quem se desloca em transporte individual.

Viegas (2004) defende contudo, que essa ideia pode gerar o efeito contrário, pois apenas piorar as condições de transporte individual sem melhorar as de transporte colectivo poderá ter o efeito de piorar as condições gerais de mobilidade. O autor salienta também para o facto de isso vir a gerar o incentivo perverso para que deixe de haver esforços para melhorar a qualidade do transporte colectivo e sugere outras linhas de orientação que passarão pela melhoria da qualidade em todos os modelos de transporte e pela redução da procura do mesmo. Essa redução da procura deverá ser então motivada em parte pela melhoria da qualidade do transporte público, e também através do aumento dos preços a pagar com a utilização do automóvel no tecido viário urbano. O mesmo autor afirma que não fazem sentido afirmações de prioridade ao transporte colectivo, mas sim de prioridade ao peão, sendo que a solução de mobilidade deverá então ser unificada, abrangendo todos os tipos de transporte. Ainda segundo o autor, a solução mais adequada irá diferir consoante as características físicas e o perfil de actividade de cada unidade funcional da cidade. Refere ainda o estacionamento como o principal instrumento de acção sobre o transporte individual, pois permite um controlo mediante alterações na sua quantidade, no regime tarifário, facilidade de pagamento e eficácia na sua fiscalização, alterações ao regime de cargas e descargas e à atribuição de dísticos de residência. Relativamente à rede rodoviária, refere que a sua principal orientação deverá ser o reforço da sua hierarquização, tendo por base a melhoria do desempenho das estruturas de distribuição (circulares), concentração dos investimentos infra-estrutura em desnivelamentos pontuais para obter ganhos de fluidez, medidas de acalmia do tráfego nos bairros em conjugação com reforço das vias distribuidoras circundantes. O autor refere ainda a promoção da mobilidade pedonal e neste aspecto as intervenções dos passeios e a forte protecção dos atravessamentos pedonais da rede viária. Uma outra medida complementar que diz dever ser adoptada é o aumento da qualidade dos serviços e equipamentos públicos nos bairros, reduzindo deste modo a tendência para o uso do carro. Como medida para assegurar uma melhor articulação entre as decisões nos usos do solo e dos transportes aponta a obrigatoriedade de dois instrumentos: os estudos de impacto de tráfego para novas urbanizações e os programas de valorização territorial que deverão acompanhar quaisquer projectos de novas construções de infra-estruturas de transporte individual ou colectivo. Tendo consciência que se torna necessário intervir em múltiplas frentes, urge reconhecer e garantir três dimensões nucleares no conjunto dessas intervenções e que serão a coerência geral para a mobilidade, a integração das várias componentes da oferta de transportes e a gestão contínua do desempenho dessas mesmas componentes, mediante a fixação de objectivos quantitativos para o sistema de mobilidade, expressos através dos níveis de fluidez desejados para cada nível hierárquico das várias redes e dos níveis de acessibilidade pretendidos para cada zona.

Um outro passo importante é assegurar a boa capacidade de monitorização periódica do desempenho do sistema e divulgação pública dos resultados obtidos.

2.4 - Caracterização da área de intervenção

*"Das proximidades do Aeroporto saem grandes vias que estabelecem rápidas ligações com a margem do Tejo: a primeira sai da rotunda do aeroporto e liga a Cabo Ruivo (2ª circular); a segunda sai em frente ao bairro do Bairro da Encarnação e liga com a Av. Do Infante D. Henrique; a terceira sai da rotunda da encarnação e desce até a uma avenida marginal inominada, abaixo de Moscavide (1ª circular). Esta última constitui o limite da cidade..."*¹⁰

Tendo com base a anterior citação, conclui-se que a denominação "2ª circular" deriva, ao que parece, da existência de uma 1ª circular que seria referida como sendo a Av. Dr. Alfredo Bensaúde, e era constituída somente pelo troço da Av. Marechal Gomes da Costa. Como também é referido, estas duas circulares pretendiam ligar de um modo rápido o aeroporto à zona ribeirinha do Rio Tejo que actualmente é ocupada pelo Parque das Nações. Só anos mais tarde a referida "2ª circular" iria ser prolongada a partir da rotunda do relógio pela Av. Marechal Craveiro Lopes e pela Av. General Norton de Matos, até ao trajecto que possui actualmente.

Devido a sua função de elemento distribuidor da principal rede rodoviária Nacional, uma das características desta via é a quantidade de veículos que nela circula diariamente. Relativamente aos problemas de congestionamento de tráfego existentes, refira-se que finalização das obras da CRIL veio permitir à 2ª circular conhecer um ligeiro decréscimo no número de veículos que circulam diariamente, ao fazer o desvio de uma parte do trânsito de passagem que não pretende entrar dentro da cidade para norte do aeroporto, e aliviando assim a carga rodoviária do troço da 2ª circular entre o cruzamento com a CRIL e a rotunda do relógio. A área em estudo resume-se precisamente a esse troço da 2ª circular compreendido entre a intersecção com a CRIL e a rotunda do relógio, abrangendo também uma área significativa do tecido urbano ao longo deste troço. A área em estudo caracteriza-se por uma multiplicidade de contrastes quer ao nível morfológico, quer ao nível socioeconómico. Para a sua caracterização procedeu-se numa primeira fase à análise das polaridades, isto é, elementos motores cuja existência deriva da existência daquele eixo, mas também cuja existência precedeu o eixo. Numa primeira fase, podemos identificar como eixos motores de crescimento da 2ª circular nos anos 40-60, a existência da Av. Almirante Gago Coutinho, da Av. Marechal Gomes da Costa e o Campo Grande, a partir dos anos 60-80 a auto-estrada A1, a Av. Padre Cruz e o eixo norte-sul (embora o troço que viria a interceptar a 2ª circular só viria a ser

¹⁰ Grande enciclopédia portuguesa e brasileira, Volume 40, editorial enciclopédia, Lisboa, Rio de Janeiro, 1936, pág.11

introduzido nos anos 90). Nos anos 80-00 temos o itinerário complementar IC19 e mais recentemente já no século XXI, a Av. Lusíada.



Figura 32 | Eixos motores de crescimento

Numa segunda fase, identificamos os espaços motores de crescimento da área. Os espaços identificados foram nos anos 40-60, o Hospital de Santa Maria, o Hospital Júlio de Matos, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, o Estádio da Luz, o Estádio de Alvalade, o Aeroporto e o Polo Universitário da Cidade Universitária. Já nos anos 80-00 o estádio Universitário de Lisboa e já no século XXI os Hospitais da Luz e dos Lusíadas, o Centro Comercial Colombo e o Instituto Politécnico de Lisboa. Podemos concluir que todos estes elementos acima mencionados de uma maneira geral condicionaram e estruturaram a área de estudo. Relativamente a usos, a área em estudo caracteriza-se pela predominância de equipamentos (faculdades, escolas, liceus, centro de investigação) e pelo uso habitacional. Quanto às áreas verdes, são de destacar alguns espaços verdes provenientes de pré-existências (como por exemplo a quinta da granja), algumas espaços verdes qualificados (como Campo Grande e o Parque da Belavista) mas no geral a grande maioria dos espaços verdes está descaracterizado e/ou são áreas de serventia.

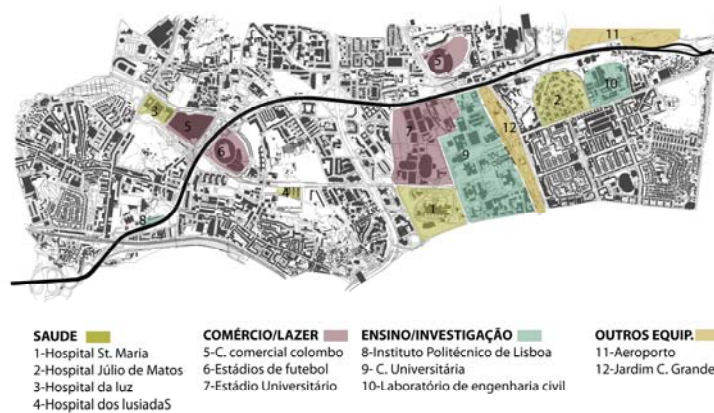


Figura 33 | Espaços motores de crescimento

Figura 35 | Usos predominantes

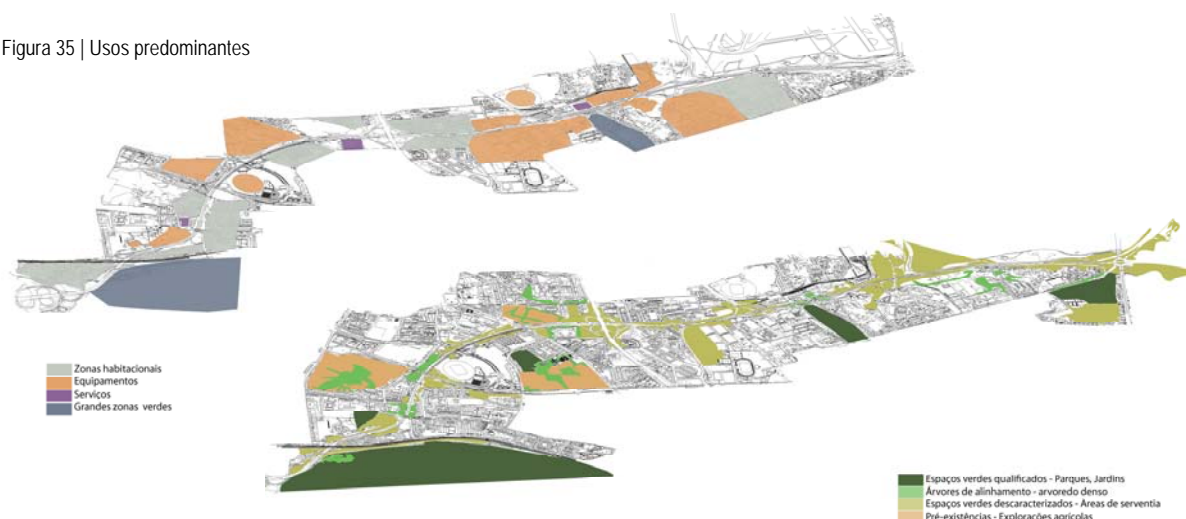


Figura 34 | Zonas verdes

2.4.1 – Relação com os instrumentos de gestão territorial

A última revisão do PDM estabelece importantes critérios a ter em conta aquando do planeamento deste território. Também são de referir as intersecções a estudar prioritariamente segundo este documento, e que poderão ser alvo de uma revisão com vista à melhoria das condições de tráfego actuais. São ainda de destacar os planos urbanos e de pormenor existentes e o seu impacto nesta área: PU Alto do Lumiar, PU Carnide-Luz, PP Alto dos Moinhos, PP Alvalade XXI, PP Calhariz de Benfica, PP Cidade Universitária e o PP do Parque Hospitalar Oriental.



Figura 36 | Condicionantes PDM. Fonte: PDM (revisão Julho 2011)

CAPÍTULO 03 | ESTRATÉGIA GERAL DE INTERVENÇÃO

3.1 – Objectivos da estratégia

Devido à sua função distribuidora para vias de diferentes níveis hierárquicos, observam-se junto às margens da 2ª circular a existência de diversos equipamentos essenciais à qualidade de vida da cidade, embora dispostos de maneira algo dispersa ao longo deste eixo. Contudo, pretende-se que estes equipamentos de expressão reduzida se tornem em polos de **grande expressão** ao longo do eixo. O eixo da 2ª circular será logicamente o principal elemento de acessibilidade a todos estes conjuntos, logo nesta lógica a 2ª circular se afirmar-se-á como o “elemento catalisador ¹¹” de todas eles. Esta proposta explora então o potencial de ligação desses conjuntos dispersos, tornando-os em espaços mais amplos e de continuidade entre si. Pretende-se associa-los e atribuir-lhes um conjunto de funções dinamizadoras associadas a uma estrutura de espaços colectivos para que, e em oposição à dispersão verificada actualmente, se tornem em **grandes áreas urbanas multifuncionais** e que afirmem ainda mais o carácter de **centralidade** deste eixo. A ideia subjacente é a de que a via mantenha não só as suas características de distribuidora do trânsito, mas também se posicione como um eixo de grande importância no contexto do **crescimento físico e económico** da cidade.

Tendo em conta a lógica atrás descrita, pretende-se também favorecer a fixação de pessoas nesses lugares, quer através de uma rede de **espaços colectivos** de qualidade, quer através do **melhoramento da acessibilidade** a esses espaços (e dentro dos mesmos) e quer através da introdução de **novos tipos de mobilidade** ao longo do eixo que melhorem a acessibilidade e suportem este conceito de áreas multifuncionais.

¹¹ O “elemento catalisador” é utilizado neste contexto como um elemento que de certa forma “acelera” o tempo a percorrer para chegar de um ponto a outro mais rapidamente, logo aproxima as distâncias

Estabeleceram-se então as linhas orientadoras desta estratégia:

- Melhoria da **relação do peão com a cidade**, ao ser dada maior importância ao peão em detrimento do automóvel;
- Promoção de **formas alternativas de mobilidade** e melhoria da **acessibilidade** existente
- Reforço da **qualidade do espaço público**;
- Promoção de **áreas urbanas multifuncionais**
- Promoção da **centralidade** e da **competividade deste eixo**;

Estes objectivos manifestam-se através das seguintes propostas, que serão caracterizadas posteriormente neste relatório em maior detalhe:

- Redução de uma faixa da 2ª circular em cada sentido (faixa central apenas) e junção dessas duas faixas numa grande área central ao longo do eixo que servirá de suporte a um novo meio de transporte e a uma ciclovia;
- Melhoria da mobilidade pedonal existente nas margens da 2ª circular, de modo a que estas possam ser percorridas a pé a maior distância;
- Construção de uma ciclovia ao longo do eixo central, como já referido
- Agregação de áreas com potencial para se converterem em centros económicos multifuncionais motores da região;
- Oferta de um novo serviço de transporte colectivo em sítio próprio (TCSP), que permita ligar a estação de comboios de Benfica ao Aeroporto, com paragens intermédias;
- Criação de rede de espaços colectivos em locais designados que permitam uma melhor articulação entre usos multivariados e margens opostas, e que convidem à fixação das pessoas;

3.2 – Componentes da estratégia

Conhecidas as suas linhas orientadoras e para uma melhor compreensão da estratégia, optou-se pela sua caracterização dentro das seguintes categorias de temas:

- Multifuncionalidade
- Redes de mobilidade
- Espaços colectivos

3.2.1 – Multifuncionalidade

Numa primeira abordagem verificou-se a localização dos diferentes usos e actividades existentes ao longo do eixo. Esta abordagem teve em conta as relações de complementaridade que se poderiam estabelecer entre estes usos, de modo a que se tornem em áreas de maior expressão ao longo da 2ª circular, e deste modo, avaliaram-se as hipóteses de implementação de outros usos complementares. Nalgumas situações as referidas áreas possuem actividades dispersas um pouco por todo o eixo, e com problemas de acessibilidade do peão de umas às outras. (por exemplo a situação de quem está no centro comercial colombo e pretende ir ao estádio da Luz). Noutras situações não possuem qualquer tipo de construção (áreas expectantes) ou simplesmente referem-se a terrenos de bairros ilegais nos quais poderá ser construído. Como se pode verificar na figura 42, foram identificados diversas actividades as quais serão ligadas por uma rede de espaços colectivos (de que se falará mais adiante) Esta estrutura de espaços colectivos proporcionará uma melhor a acessibilidade à escala do peão, para além de permitir homogeneizar todo o espaço envolvente e garantir uma maior unidade ao conjunto. O pressuposto é de que estas áreas ganhariam um maior impacto na estrutura urbana, se ao invés de conjuntos dispersos ao longo do eixo se tornarem em áreas homogéneas e multifuncionais e tirem partido dessa proximidade com o eixo. Por esse motivo, salienta-se que as actividades identificadas, não correspondendo ao total de usos que pode ser acedido através da 2ª circular, foram seleccionadas segundo critérios de proximidade, compatibilização de actividades e potencial de uso intensivo e multivariado de usos. Optou-se assim por agrupar estes conjuntos de funções nas seguintes categorias: Lazer, comércio, serviços, habitação, equipamentos de destaque e outros usos.

Relativamente às actividades de lazer, identificaram-se o Estádio da Luz, Estádio de Alvalade, Estádio Universitário e os seus campos desportivos, pavilhões desportivos e piscina, o centro Hípico e o jardim do Campo Grande como equipamentos associados. Identificaram-se dois grandes espaços de comércio, o Centro Comercial Colombo e o Centro Comercial Alvaláxia. Identificaram-se serviços como as torres de Lisboa e a nova sede da Zon. Identificaram-se também áreas com potencial para se construir, como dois terrenos expectantes e uma área de construções ilegais (AUGI) – o bairro São João de Brito. Quanto a zonas de habitação identificou-se o futuro complexo POLIS XXI, e relativamente aos equipamentos de destaque identificaram-se o Hospital da Luz e o polo de investigação/ensino da cidade universitária. De seguida, destacaram-se então cinco novos espaços multifuncionais:

	Lazer	Comércio	Serviços	Habitação	Equip destaque
1	Estádio	Media Market	Escritórios diversos		Hospital da luz
2	Parque verde a definir		Torres de lisboa e escritórios diversos a definir	A definir	
3	E. universitário: Campos desportivos, piscinas, pavilhões, centro hípico		Escritórios diversos a definir		Investigação e ensino: Polo da cidade universitária
4	Jardim C. Grande, Estádio, cinema	LIDL, Comercial Alvaláxia	Escritórios diversos, Zon	Pólis XXI	
5	Parque verde de fronteira com o aeroporto		Escritórios diversos a definir p/ alojamento de diversas empresas,	Realojamento do bairro S. João de Brito	Hotel de apoio ao aeroporto

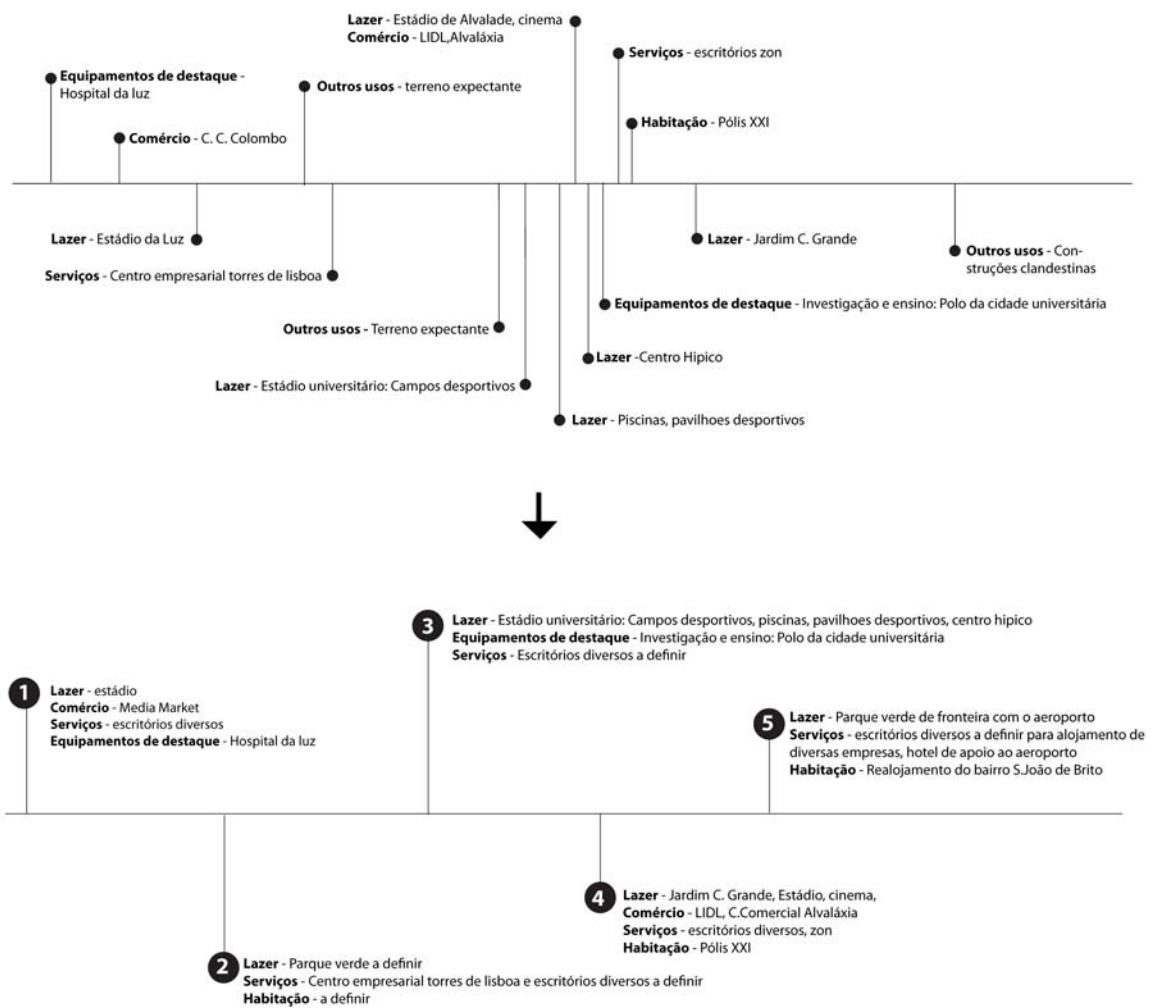
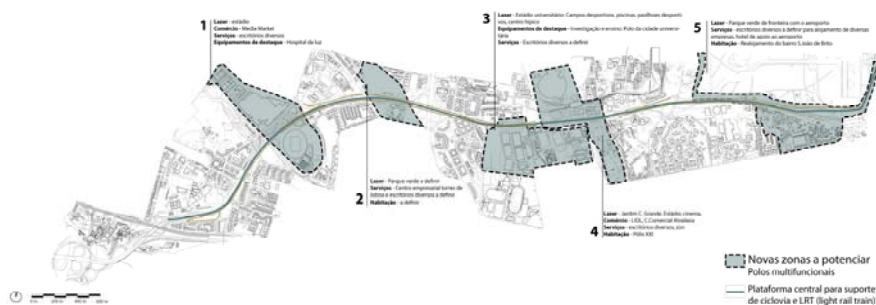
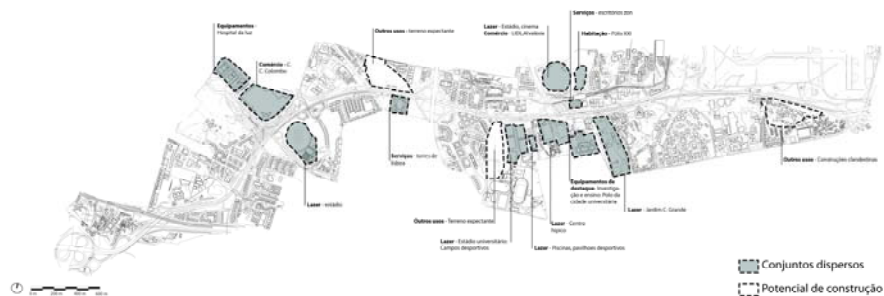


Figura 37 | Evolução da lógica de articulação dos espaços



3.2.2 - Redes de mobilidade

Pretende-se a introdução de um novo transporte público ao longo de toda a zona central da via, do tipo eléctrico. Esta área central irá também servir de suporte a uma ciclovia que estará ligada à rede de ciclovias municipal da cidade. Pretende-se deste modo melhorar a acessibilidade a essas áreas multifuncionais, incentivando o uso do transporte público não poluente, assim como encorajar um estilo de vida saudável ao tornar possível que sejam realizadas actividades desportivas (bicicleta, corrida, patins) ao longo deste espaço central.



*"The tramway has become far more than a simple means of transport. It is also a means to develop sustainable urban mobility, rethink cities, revitalise districts and enhance architectural heritage."*¹²

Relativamente à escolha do transporte colectivo, o tipo de veículo pretendido é do tipo "LRT"¹³. Este tipo de transporte, tendo custos menores do que um sistema de transporte ferroviário convencional utilizado numa linha de comboio, circulará a uma velocidade máxima de 70-80km/h, e permitindo transportar um maior número de passageiros do que por exemplo um autocarro. Possui também a vantagem de produzir menos poluição e barulho. O tipo de transporte deverá também ser "Low floor train", pois este tipo de veículo não possui escadas de acesso sendo acedido por rampas nas portas e assegurando total acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida. Este tipo de veículo medirá cerca de 30m de comprimento, e terá cerca de 2,5-2,6m de largura. Construtores como a Alstom ou a Bombardier possuem alguma variedade deste tipo de veículos "LRT" que se poderá adaptar às exigências de cada cidade e de cada percurso.



Figura 42 | "Citadis tramway" da marca "Alstom",

Barcelona 2006



Figura 41 | Veículo do tipo "LRT", marca "Bombardier", Porto

Este novo meio de transporte público pretende incentivar a uma menor utilização do transporte privado, com consequências óbvias para o tráfego deste eixo. Irá ligar a estação de comboios de Benfica ao aeroporto da Portela e terá paragens intermédias ao longo do seu percurso, para além de ter articulação com outros meios de transporte na área, nomeadamente autocarros, comboios, rede de metro. (ver anexo com plante de articulação com outros meios de transporte)

A mobilidade pedonal ao longo das margens da 2ª circular também irá sofrer alterações, com vista à optimização da circulação de peões. As margens sofrerão um alargamento, pretende-se assim que possam ser aproveitadas pelas pessoas para pequenas ou medias deslocações. Deste modo, a via poderá ser percorrida a pé a maior distância possível, como se pode verificar na figura 44 que identifica os trajectos contínuos possíveis pelas margens.

¹² [Http://www.alstom.com/transport/products-and-services/rolling-stock/citadis-tramways/](http://www.alstom.com/transport/products-and-services/rolling-stock/citadis-tramways/)

¹³ "Light Rail Transit", ou veículo ligeiro sobre carris

A melhoria das acessibilidades também se verificará ao nível do próprio polo multifuncional, com a afirmação de uma rede de espaços colectivos de qualidade que une os diversos conjuntos, e visa sobretudo a preocupação com o peão e o seu espaço para se mover e relacionar. A questão dos espaços colectivos será discutida no próximo ponto.

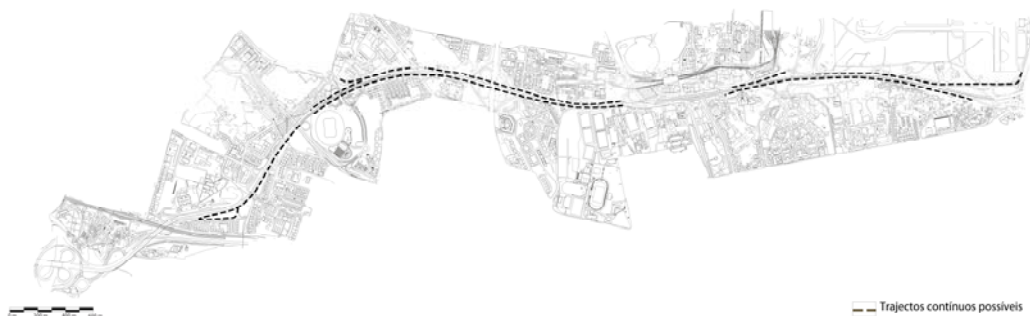


Figura 43 | Localização dos trajectos pedonais contínuos pelas margens

3.2.3 – Espaço público

O espaço público aqui surge como elemento “ligante”, garantindo uma maior homogeneidade e unidade aos conjuntos. Também possibilita uma boa acessibilidade (ao nível do peão) aos diferentes usos existentes no mesmo espaço. A qualidade do espaço público é reveladora da importância para com as pessoas e suas interações com o meio envolvente. No geral, o espaço público foi pensado em três situações distintas:

- Como novo elemento central ao longo do eixo da 2ª circular, para suporte da ciclovía e transporte público
- Espaço público da margem lateral do eixo, que será alargado e repensado de modo a que as margens da 2ª circular possam ser percorridas a maior distância possível com segurança e sem incómodos para o peão;
- Rede de espaços colectivos em locais designados, associados à estrutura ecológica e ambiental e aos usos diversificados.

Relativamente ao novo elemento que ocupa a zona central da 2ª circular, este surge com a redução de uma faixa central de circulação em cada sentido, para colocação de uma área própria para transporte colectivo, ocupando esta uma largura total de cerca de 10 metros (5 para cada lado a partir do eixo da via). Esta plataforma central será então separada fisicamente das restantes faixas de rodagem por outro tipo de material e estará 15 cm acima da faixa de rodagem. Para além do referido transporte, toda esta área central também irá suportar uma ciclovía como já fora referido.

O espaço público das margens será alargado para uma deslocação mais cómoda do peão. Esse alargamento poderá variar entre 1m e 3m, dependendo do troço em questão, possibilitando espaço suficiente

para colocação de árvores, candeeiros, mobiliário urbano e um mínimo de 1,5m de largura espaço de circulação para o peão

A junção de várias funções numa mesma área torna-se fisicamente possível através de uma rede de espaços colectivos, como já fora referido, que une estes equipamentos e promove uma maior unidade ao conjunto espacial. Pretende-se assim adoptar uma rede de espaços colectivos ao longo do eixo que visem tornar estas áreas multifuncionais mais facilmente acessíveis para diferentes tipos de mobilidade, assim como uma melhor articulação entre usos multivariados e margens opostas. Permitindo atravessamentos entre margens, e conciliando o facto de todo este conjunto de espaços ser interceptado pelos percursos das margens da via (figura 43), isto possibilita uma melhor relação entre este todo o conjunto de espaços colectivos e um maior impacto dos mesmos na estrutura urbana. O peão poderá circular livremente durante grande parte do percurso da 2ª circular sem os constrangimentos provocados por passeios demasiado finos ou escassez de elementos de atravessamento. Este conjunto de espaços colectivos visa atrair mais pessoas para esta área, e de certa maneira torna-la menos motora e mais “humana”.

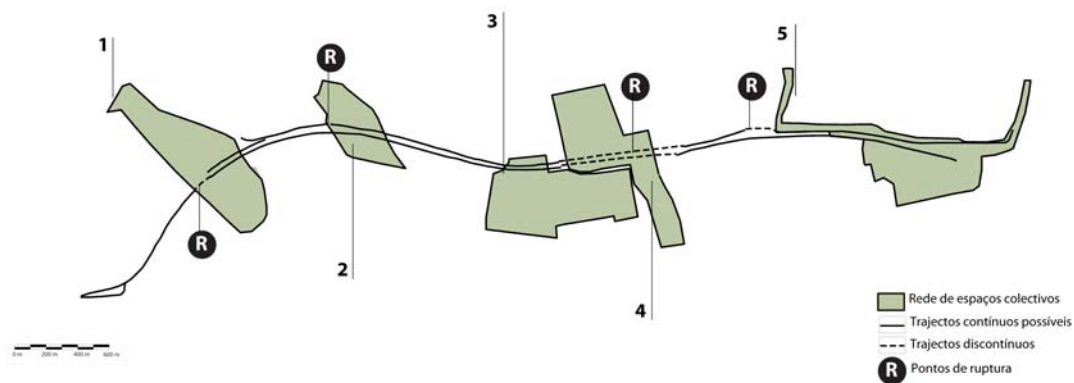


Figura 44 | Esquema da relação entre espaços colectivos e os percursos contínuos

CAPÍTULO 04 | PROJECTO URBANO

Este 4º capítulo aborda a caracterização de um projecto de desenho urbano e de espaço público localizado na área em estudo. Tendo como suporte a estratégia elaborada no capítulo anterior, procedeu-se à escolha de um local situado dentro do limite da área de intervenção. Pretende-se assim utilizar uma escala mais aproximada de maneira a adaptar a estratégia enumerada no capítulo anterior a um local com determinadas características. Procedeu-se ao desenho (neste caso a escala do projecto urbano e do espaço público (entre 1:2000 e 1/500))

4.1 – Escolha do local e justificação

Localizado o mais a Este possível na 2ª circular, o local escolhido encontra-se limitado a norte pelo aeroporto, a Este pela retunda do relógio, a sul pela avenida do Brasil e a Oeste pelo L.N.E.C.¹⁴, e inclui todo o bairro S. João de Brito, o eixo da 2ª circular e a área verde de protecção e enquadramento da 2ª circular com o aeroporto. A escolha do local pretende-se com os seguintes critérios:

- Pela “**primeira imagem**” que obtém da cidade, pois localiza-se num ponto de entrada da cidade, e deste modo simboliza uma primeira imagem que um visitante irá reter da cidade. De facto, a sua localização peculiar permite que este ponto seja uma porta de entrada na cidade, não só a Norte e Este (devido à proximidade das auto-estradas) mas também por via aérea, e como tal será um ponto de realce da cidade. Actualmente a imagem que este local apresenta é de degradação, não só pelo facto de servir de local escolhido para a existência de um bairro de construções ilegais (A.U.G.I.)¹⁵ representado pelo bairro S. João de Brito, mas também pelo facto da fachada sul do aeroporto com a sua simples rede de separação contribuir para esta primeira imagem pobre que se obtém do conjunto das duas margens.

- Pela sua **proximidade** com o aeroporto, tentando tirar partido da presença deste elemento particular da cidade e da área metropolitana. Esta nova área irá então servir de instalação de sede de empresas, as quais (como foi demonstrado no primeiro capítulo deste documento) possuem inúmeras vantagens em localizar-se próximas ao aeroporto. Por outro lado, não se pretende olhar para a proximidade do aeroporto como uma barreira ou como um problema, mas sim procurar oportunidades que advenham da sua à sua presença. A oportunidade de intervir num território junto a um elemento de grande impacto na área metropolitana (o aeroporto), que devido ao crescimento da cidade necessitará de repensar o potencial da sua envolvente. As infra-estruturas aeronáuticas localizam-se a grande parte das vezes na periferia das cidades. Devido a esse motivo, normalmente não existem grandes preocupações com a sua integração com a envolvente. Para além da atenção que é dada aos edifícios que constituem os terminais, não existem outras preocupações urbanísticas relativas aos restantes elementos que constituem estes equipa-

¹⁴ Laboratório Nacional de Engenharia Civil

¹⁵ Área Urbana de Génese Ilegal

mentos. Esta despreocupação resulta em consequências como por exemplo uma ocupação excessiva por parques de estacionamento. Até a simplicidade da vedação que circunda os próprios terrenos por meio de redes e arame farpado deixa um bocado a desejar se pensarmos no impacto que poderá ter uma fachada semelhante num terreno de grandes dimensões em plena cidade. Este tipo de fachada e o modo como penetra no tecido urbano só desvaloriza a paisagem envolvente e denegride a qualidade do ambiente urbano. Actualmente o Aeroporto de Lisboa não se encontra mais num espaço isolado da área metropolitana, ocupando já uma área significativa do tecido urbano da cidade, e como tal, deverá obedecer a regras de qualificação paisagística que visam melhorar a qualidade do ambiente urbano.



Figura 45 | Localização do projecto urbano

4.2 – Descrição da proposta de projecto urbano

O projecto urbano aqui proposto visa a valorização da área em questão através da criação de um “diálogo” entre três elementos: a 2ª circular, o aeroporto e um novo conjunto edificado localizado no antigo bairro S. João de Brito. A partir da relação de harmonia destes três elementos, pretende-se criar um espaço contínuo e multifuncional, tornando-o num registo significativo em pleno eixo da 2ª circular.

De seguida, destaca-se os **pontos essenciais** dessa relação que serão:

- Desenvolvimento de uma pequena “margem de ruído” em volta do aeroporto, sob a forma de um parque urbano;
- Ligação desta “margem de ruído” com a mata de alvalade, inserindo-o no sistema de espaços verdes da estrutura ecológica da cidade, privilegiando também a relação próxima do novo polo empresarial com este sistema de espaços verdes;
- Diferentes percursos a diferentes cotas ao longo das margens da 2ª circular irão caracterizar tanto a sua fachada a Norte (parque urbano) com a sua fachada Sul (Polo empresarial)
- Promoção de diferentes níveis de intensidade de movimento, através das referidas (a intensidade do movimento da 2ª circular lado a lado com a intensidade de uma ciclovía e a intensidade de um novo tipo de transporte).
- A transposição de uma área de lazer para o meio de uma auto-estrada totalmente alheada da cidade, introduzindo algumas vivências urbanas como a prática do desporto (introdução do elemento humano no projecto);

- Diálogo dos percursos do polo empresarial com a 2º circular, com ligação aos percursos existentes:
Campo grande – Parque vale de Chelas, pela avenida do brasil e Quinta das Conchas – Hospital Júlio de matos;

4.2.3 – Parque urbano

O espaço entre a margem da 2ª circular (actualmente classificado como espaços verdes de enquadramento a infra-estruturas segundo o PDM) e o aeroporto terá uma área na qual não se poderá erguer qualquer tipo de edifício, e consistirá no desenvolvimento de um parque urbano. O aeroporto começa então, lentamente, a ser absorvida pela cidade, começando a ganhar características de tecido urbano com a construção deste parque que vem suturar este equipamento à cidade. A temática deste parque serão os aviões, e neste espaço qualquer pessoa poderá contemplar o espectáculo das manobras efectuadas por estes aparelhos. Este espaço irá propor zona e percursos de ginástica e exercícios, assim como também zonas de sombra e descanso. Será dotado de todo o tipo de mobiliário urbano como equipamentos de exercícios (como se de um ginásio ao ar livre se tratasse), caixotes do lixo, bancos, candeeiros, pérgulas, além de pequenos quiosques temporários para venda de revistas ou bens alimentares. Por debaixo deste parque urbano irá ser projectado um parque de estacionamento subterrâneo. Neste espaço destacam-se também dois percursos pedonais que, estando directamente ligados à rede de trajectos pedonais contínuos referidos na estratégia geral, cortam o parque urbano a diferentes cotas e fornecem duas alternativas para quem quer caminhar pelo parque. (ver cortes longitudinais em anexos) Numa cota superior existirá também ligação directa para ao piso térreo do terminal 2 do aeroporto, enquanto numa cota mais abaixo e mais próxima do eixo da 2ª circular, um percurso alternativo dará também acesso ao parque de estacionamento subterrâneo e ao piso subterrâneo do aeroporto.¹⁶

Salienta-se, por fim, que este parque urbano poderá servir não só a actual função daquele espaço, como também continuará a servir a população local numa eventual mudança do aeroporto para outro espaço.

4.2.2 – Polo empresarial

Tendo em conta o estudo realizado em torno da temática das cidades aeroportuárias, pretende-se a ocupação do bairro S. João de Brito com um polo empresarial, pois entende-se ser um tipo de ocupação que beneficiará com a proximidade ao terminal. Para além de edifícios relativos a sedes de empresas, destacam-se também um hotel de apoio ao aeroporto, um centro de conferências e alguns edifícios de habitação para realojamento da população residente no bairro. Todo este espaço será complementado com diversas áreas verdes. Junto ao hotel e ao centro de conferências, destaca-se a existência de uma plataforma central que atravessará o eixo da 2ª circular e fará a ligação destes dois equipamentos ao

¹⁶ Segundo as últimas informações prestadas por funcionários do aeroporto, o terminal 2 será brevemente utilizado para voos domésticos e companhias low cost. No piso térreo irão ser realizadas as partidas enquanto no piso subterrâneo serão realizadas as chegadas

parque urbano. Esta referida plataforma será mais do que um simples atravessamento ou ponte, pois será a continuidade daquele espaço central.

4.2.3 – Eixo da 2ª circular

Relativamente ao eixo da 2ª circular, este sofrerá alterações na sua trajectória num dos sentidos. Desse modo, procedeu-se ao desvio do trânsito do sentido “Rotunda do Relógio- Benfica” de modo a possibilitar criar um espaço intermédio entre os dois sentidos da via. Com esta alteração pretende-se a criação de mais um espaço colectivo de qualidade junto ao eixo, espaço que será de usufruto das pessoas, fazendo a ligação à paragem do transporte público central. Será equipado com quiosques temporários de venda de bens alimentares, candeeiros, bancos, caixotes de lixo, e terá um parque de estacionamento no piso subterrâneo acedido por uma das entradas da rotunda do relógio.

CONCLUSOES

A análise de toda a zona envolvente ao eixo da 2ª circular, tanto em termos históricos como actuais, permitiu perceber o modo pouco planeado como este território se foi desenvolvendo ao longo dos tempos. Um crescimento acentuado (especialmente nos últimos 50/60 anos) originou uma construção desenfreada, visível nos contrastes acentuados e na complexidade morfológica da área. Por outro lado, também devido a essa sua natureza complexa e contrastante, este território comporta uma série de oportunidades de regeneração urbana que o tornam num caso de estudo ímpar. A oportunidade de trabalhar uma infra-estrutura de grande impacto na cidade como é a 2ª circular implica o estabelecimento de relações entre uma grande diversidade de elementos que estruturam a cidade, dos quais foi decidido nesta proposta destacar apenas três: o espaço público, a mobilidade e a multifuncionalidade". A estratégia elaborada tem em conta as diferentes relações entre esses elementos e procura centrar-se na complementaridade das suas funções de modo a introduzir a coesão e a homogeneidade que tanto falta a este território. Tendo sempre como preocupação fundamental as pessoas, a sua liberdade de movimentação e a interacção entre elas, esta proposta é também um "devolver" da cidade ao peão. A rede de espaços colectivos reforça esse sentimento de unidade num território desenhado à escala do peão e voltado para o peão, um território onde as pessoas têm oportunidade de interagir e relacionar-se entre si. As pessoas têm liberdade para se movimentarem por toda a área e liberdade para encontrarem facilmente tudo o que necessitam num mesmo espaço. Os espaços desenhados tornaram-se em espaços interessantes para as pessoas que aí encontram os serviços de que necessitam, os bens de consumo que procuram e o ambiente cultural que desejam. Os trajectos contínuos permitem uma maior liberdade de deslocação e uma melhor acessibilidade a locais que antes eram de difícil acesso. Do ponto de vista do projecto urbano, o local de intervenção vem marcar um espaço de referência no eixo da 2ª circular, pautado pelas mesmas características de boa acessibilidade pedonal e de transporte público que caracterizam a estratégia, e vem reforçar ainda mais a ideia de uma nova centralidade para o eixo da 2ª circular, baseada numa estrutura de áreas multifuncionais agregada a uma rede de espaços colectivos. Do ponto de vista deste eixo como um ponto de partida para um desenvolvimento mais coeso e coerente da cidade, este trabalho parece trazer aspectos positivos.

Este documento é composto por 14 967 palavras

BIBLIOGRAFIA

- Alves, Fernando Manuel Brandão, Avaliação da qualidade do espaço público urbano – proposta metodológica, Lisboa 1996
- Coelho, Fernando Pinto, Marques, Hélia, Câmara Municipal de Lisboa, Planeamento: Lisboa: o desafio da mobilidade, Coleção de estudos urbanos. Lisboa XXI; 7, Lisboa: Câmara Municipal, 2005
- Costa, João Pedro Teixeira de Abreu, Ten reasons for multifunctional and intensive land use in southern cities: Illustrated by two case studies in the Lisbon region, IFHP WORKING PARTY - MILU: Multifunctional and Intensive Land-Use, Amsterdam, 2000
- Gehl, Jan, Gemzoe, Lars, New city spaces, The Danish Architectural Press, Copenhagen, 2003
- Graham, Steve, Marvin, Simon, Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition, Routledge, London, 2001
- Grande enciclopédia portuguesa e brasileira, Volume 40, editorial enciclopédia, Lisboa, Rio de Janeiro, 1936
- Güller, Güller, Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto, Gustavo Gili, Barcelona, 2002,
- MILU: Multifunctional and Intensive Land-Use, Amsterdam: IFHP working party / International Federation for Housing and Planning, org., IFHP WORKING PARTY, Amsterdam, 2000
- Jacobs, Jane, Morte e vida de grandes cidades, 1ª ed, Martins Fontes, São Paulo, 2001
- Martorell... [et al.], Transformación de un frente marítimo – Barcelona. La villa Olímpica, 1992, Gustavo Gili S.A., 1988
- Viegas, José Manuel, Desafios da mobilidade urbana em Lisboa, Sociedade e território nº 37-38 (Jun. 2004) p.90-95
- Tenedório, José António...[et al.], Atlas da Área Metropolitana de Lisboa / direcção e coordenação José António Tenedório, Lisboa : Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa, 2003

FONTES WEB

- CML, 2009, REOT-Relatório do Estado do Ordenamento do Território. Sumário Executivo, Lisboa: DMPU-
Departamento de Planeamento Urbano. Disponível em http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/Sumario_Executivo_20_Maio_2009_v3.pdf

ANEXOS